



VERBALE DI RIUNIONE - RESOCONTO SOMMARIO

L'anno **2019**, il giorno **19** del mese di **dicembre** in Cagliari, alle ore 12.00 in prima convocazione e alle ore 12.30 in seconda convocazione, presso la struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, giusta convocazione del Presidente - nota n. 24127 del 11.12.2019 - 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 29.12.2019;
2. Variazione Programma triennale delle opere pubbliche 2019-2021, elenco annuale dei lavori 2019 e programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2019-2020;
3. Adozione Adeguamenti Tecnici Funzionali del Piano Regolatore Portuale di Cagliari- art. 5 comma 5 Legge 84/94 e ss.mm.ii.;
4. Informativa Obiettivi del Presidente di cui alla Direttiva Ministeriale n. 348 del 2 agosto 2019;
5. Informativa concessioni demaniali marittime porti di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres;
6. Richiesta parere circa il rilascio di concessioni demaniali marittime provvisorie, ai sensi dell'articolo 10 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione, (dal 1 gennaio 2020 al 31 dicembre 2020) e determinazione del relativo canone, agli attuali conduttori (salvo diverso esito istruttorio) degli spazi siti all'interno della stazione marittima di Olbia Isola Bianca ed attualmente occupati in forza di contratti di locazione stipulati dalla Soc. Sinergest Olbia S.p.A.;
7. Richiesta parere sulla definizione dei confini delle nuove circoscrizioni territoriali della Autorità di Sistema Portuale della Sardegna (porti di nuova acquisizione: Oristano, Portovesme e Santa Teresa Gallura);
8. Informativa sui lavori delle commissioni consultive;
9. Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese 2020-2022, di cui agli articoli 16, 17 e 18 – Art. 8, co. 3, lett. s-bis) e co. 3-bis Legge 84/94 e ss.mm.ii.;
10. Informativa ricognizione denominazione banchine aree portuali Porto di Cagliari;
11. Art. 20 d.lgs. 175/2016 - Piano di razionalizzazione delle partecipazioni azionarie al 31.12.2018;
12. Informativa aggiornamento Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e la Trasparenza 2020-2022;
13. Variante localizzata Radice Molo Sabauda interno e Sant'Agostino;
14. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

ENTE	RAPPRESENTANTE	PRESENTE	ASSENTE
Presidente AdSP del Mare di Sardegna	Prof. Avv. Massimo Deiana	X	
Rappresentante dell'Autorità Marittima	C.F. (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.F. (CP) Vito Spada (Direzione Marittima Olbia) - C.F. (CP) Antonio Frigo (Capitaneria di Porto di Oristano) - C.F. (CP) Federico Pucci (Capitaneria di Porto di Porto Torres) - T.V. (CP) Enrico De Quarto (Ufficio Circondariale Marittimo di Portoscuso)	X X X	
Componente designato dalla Regione Autonoma della Sardegna	Designazione non pervenuta		
Componente designato dalla Città Metropolitana di Cagliari	Prof. Massimiliano Piras	X	
Componente designato dal Comune di Olbia	Designazione non pervenuta		



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, del Dott. Giovanni Fabio Sechi, del Dott. Alessandro Franchi e della Dott.ssa Federica Cannas.

Il Presidente, verificata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta alle ore 12:45.

PUNTO NUMERO 1 ALL’ORDINE DEL GIORNO: APPROVAZIONE VERBALE SEDUTA DEL 29.10.2019

Il Presidente introduce il primo punto all’ordine del giorno, ossia l’approvazione del verbale della seduta precedente e, non essendovi osservazioni, lo sottopone alla votazione del Comitato, che lo approva all’unanimità.

PUNTO NUMERO 2 ALL’ORDINE DEL GIORNO: VARIAZIONE PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE 2019-2021, ELENCO ANNUALE DEI LAVORI 2019 E PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2019-2020

Il Presidente introduce il secondo punto all’ordine del giorno, ossia la Variazione Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2019–2021, Elenco Annuale dei Lavori 2019 e Programma Biennale degli Acquisti di Forniture e Servizi 2019–2020, facendo presente che riguarda tre interventi.

- Progetto speciale 02 – realizzazione nuovo check point presso il varco Sant’Agostino del porto di Cagliari compresa area servizi.

Per quanto riguarda il primo intervento, informa che rispetto alla versione trasmessa nei giorni precedenti al Comitato, la denominazione “Progetto speciale 02 – interventi di ampliamento del check point presso il varco sant’agostino del porto di Cagliari compresa area servizi” è stata variata, in quanto, essendo stata modificata l’ubicazione dell’opera, trattasi di *nuova costruzione* e non *ampliamento*. L’inserimento dell’opera in variazione al programma triennale delle OO.PP. 2019-2021 consentirà di avviare, nell’anno in corso, le procedure per la realizzazione del nuovo check point dedicato ai controlli di security, in quanto quello esistente è inadeguato ad erogare alcuni servizi essenziali ai passeggeri delle navi di linea, temperando l’esigenza di effettuare i controlli di security sui 6.000 passeggeri della nave da crociera Costa Smeralda, per cui sono previsti 20 approdi nell’anno 2020, condizione necessaria e affinché la compagnia Costa Crociere confermi il suo programma di approdi al porto di Cagliari. Considerato che il primo approdo della nave Costa Smeralda è previsto per il giorno 28.05.2020 è stato necessario l’inserimento in variazione di programma non potendo attendere variazioni al programma triennale delle OO.PP. 2020-2022. L’intervento in argomento dovrà dunque essere inserito ex novo nel programma triennale delle OO.PP. 2019-2021. Il quadro economico dell’intervento è stato approvato con Decreto del Presidente n. 490 del 26.11.2019. Le risorse economiche sono state reperite per cui non è necessaria alcuna variazione di bilancio.

- Servizi Assicurativi.

Rende noto che, per mero errore materiale il servizio in oggetto non è stato inserito nel programma biennale dei servizi e delle forniture per cui, dovendo bandire la gara entro l’anno corrente, si rende necessario il suo inserimento nel programma.

- Fornitura di apparecchiature finalizzata all’implementazione dell’impianto di security a servizio del check point presso il varco sant’agostino del porto storico di Cagliari compreso servizio di manutenzione.

Precisa che l’inserimento della fornitura e del relativo servizio manutentivo nel programma biennale dei servizi e delle forniture 2019-2020 si rende necessario al fine di garantire l’installazione, entro la prossima stagione estiva, delle apparecchiature di security necessarie a soddisfare le nuove esigenze derivanti dall’incremento dell’utenza da sottoporre a controlli di security. Chiede, dunque, se vi siano richieste di



chiarimenti o osservazioni e sottopone a votazione la variazione. Il Comitato non formula osservazioni e approva senza la partecipazione al voto dell’Autorità Marittima, non essendo materia sulla quale esprime il proprio voto.

PUNTO NUMERO 3 ALL’ORDINE DEL GIORNO: ADOZIONE ADEGUAMENTI TECNICI FUNZIONALI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI CAGLIARI- ART. 5 COMMA 5 LEGGE 84/94 E SS.MM.II.

PUNTO NUMERO 13 ALL’ORDINE DEL GIORNO: VARIANTE LOCALIZZATA RADICE MOLO SABAUDO INTERNO E SANT’AGOSTINO

Il **Presidente** introduce entrambi gli argomenti di cui ai punti numero 3 e numero 13 all’Ordine del giorno, ossia gli adeguamenti tecnico-funzionali e la variante localizzata radice Molo Sabauda interno e Sant’Agostino e comincia a trattarli separatamente. Ricorda al Comitato che, per quanto riguarda il porto di Cagliari, è in vigore il Piano Regolatore Portuale approvato nel 2013, il quale ha necessità di aggiornamenti. In particolar modo, con l’entrata in vigore della legge istitutiva delle Autorità di Sistema Portuale, è stato previsto, quale termine per l’adozione delle varianti localizzate, il 31.12.2019. Gli ATF – gli adeguamenti tecnico-funzionali, una volta adottati dal Comitato, vengono trasmessi al Consiglio Superiore dei Lavori pubblici previa dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici da parte del Comune, con il quale vi è già stata un’interlocuzione ed ha anticipato il proprio benessere. Comincia ad illustrare gli ATF, tutti relativi al porto di Cagliari.

Il primo Adeguamento Tecnico Funzionale riguarda le zone che ricadono all’interno del Porto Vecchio di Cagliari e sono individuate nel Piano Regolatore Portuale con le lettere “C” – “Struttura polifunzionale e zona servizi” - ed “E” – “Terminal passeggeri, terminal Ro Ro misto e servizi portuali”. Il Piano Regolatore prevede di utilizzare per le navi da crociera i due ormeggi del Molo Ichnusa, il quale richiederebbe, per l’ormeggio delle suddette navi, importanti interventi infrastrutturali, per consentire l’approfondimento dei fondali. Nell’ottica di razionalizzare l’utilizzo delle risorse economiche ed in conformità agli obiettivi del P.R.P. e del P.O.T. di riqualificare le aree del Porto Storico per finalità turistiche e da diporto, si propone l’Adeguamento tecnico Funzionale che prevede l’utilizzo del Molo Rinascita anche per le navi da crociera e del Molo Ichnusa anche per i grandi yacht ed, eventualmente, per l’ormeggio di navi da crociera di più piccole dimensioni.

Il secondo adeguamento tecnico-funzionale riguarda la zona ricadente all’interno del Porto Vecchio di Cagliari ed è individuata nel Piano Regolatore Portuale con la lettera “D” – “Diporto in transito e grandi yachts, dal molo Capitaneria alla banchina S. Agostino”. Il PRP prevede la ristrutturazione degli edifici esistenti o la loro demolizione e successiva ricostruzione, a parità di volumetria e di altezza, per attività a servizio della nautica da diporto, attività ricettive di tipo alberghiero e pubblici esercizi esclusivamente dedicati al settore nautico. In periodo di crisi economica e scarsità di risorse pubbliche l’Ente ha l’esigenza, per l’attuazione delle previsioni di Piano, di ricorrere maggiormente al capitale privato, mediante la procedura della finanza di progetto, per le opere pubbliche di propria competenza. In particolare, per la riqualificazione dell’edificio esistente sul Molo Sanità che, essendo baricentrico nella zona destinata alla nautica da diporto, può fungere da centro servizi ed accogliere, pertanto, tutte le funzioni ammesse nella zona. Tuttavia, i limiti imposti dal Piano (altezza e volumetria) non consentono di sfruttare in maniera ottimale l’edificio e, conseguentemente, non permettono all’imprenditore privato di ottenere condizioni economiche favorevoli. In sintesi, la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale prevede: incremento della volumetria per gli edifici esistenti nella zona del 30%; altezza massima degli edifici pari a 13,30 m; integrazione delle funzioni che possono essere svolte negli edifici esistenti anche per uffici dell’AdSP.

Il terzo ATF riguarda la zona che ricade all’interno del Porto Vecchio di Cagliari ed è individuata nel Piano Regolatore Portuale con la lettera “D” – “Aree per attività a supporto della nautica da diporto e turistico ricettive”. La zona di cui trattasi costituisce il water front portuale più pregevole della città ed è frequentato



da cittadini e turisti, avendovi realizzato l'Ente, negli anni, nell'ambito degli interventi di riqualificazione dell'intera area, passeggiate pedonali e ciclabili particolarmente apprezzate. I vincoli di piano, tuttavia, e in particolare la previsione che possano essere ammessi pubblici esercizi esclusivamente dedicati al settore nautico, non hanno consentito la realizzazione di quei servizi tipici delle zone a più elevata fruizione turistica particolarmente apprezzati dagli utenti. Per rendere pienamente funzionale l'area per le destinazioni d'uso previste occorre, pertanto, che in essa possano essere ammessi pubblici esercizi a servizio di chiunque li richieda, senza alcuna limitazione. Per le suddette esigenze potranno autorizzarsi anche piattaforme galleggianti, attrezzate ed idonee in base alla normativa vigente per lo svolgimento delle attività ammesse nella zona. Le esigenze della presenza di tali servizi potranno essere valutate nel P.O.T., in funzione dell'attuazione del PRP e delle necessità manifestate dall'utenza. In sintesi, la proposta di A.T.F. prevede che nella zona D, per consentire la fruizione turistico cittadina dell'area, sono ammessi pubblici esercizi, che eventualmente potranno svolgersi su piattaforme galleggianti, previa preliminare valutazione delle esigenze nel P.O.T. in funzione della dell'attuazione del PRP.

Il quarto ATF riguarda la zona di Su Siccu, ossia quella che ricade all'interno del Porto Vecchio di Cagliari ed è individuata nel Piano Regolatore Portuale con la lettera "B1" – "Verde attrezzato" ricadente nella zona B del "Parco di Bonaria". La zona è stata in parte recentemente riqualificata con la realizzazione di passeggiate ciclabili e pedonali. Periodicamente viene utilizzata la pineta di Bonaria per manifestazioni varie sia nautiche che di altra natura, pertanto la zona è frequentata da cittadini e turisti per la passeggiata lungo mare ed è, inoltre, particolarmente apprezzata per svolgervi attività sportive. Viene lamentata, tuttavia, l'assenza di pubblici esercizi, che non sono presenti neppure nelle retrostanti aree cittadine. Il Piano non prevede espressamente la possibilità di insediamento di dette attività. Inoltre, non sono neppure previste le volumetrie necessarie a tal fine. Il Piano Regolatore prevede, infatti, che possano essere riconvertite per lo svolgimento delle attività di servizio previste nella zona i fabbricati esistenti, attualmente utilizzati per funzioni amministrative a carattere urbano. La proposta di ATF prevede che nella sottozona siano ammessi pubblici esercizi dedicati ai fruitori del parco, la cui attività potrà svolgersi o negli edifici ivi presenti o con strutture facilmente amovibili con volumetria complessiva non superiore a 700 mc e altezza non superiore a 3,5 m dal piano di campagna. È inoltre ammessa l'installazione, con le prescrizioni e limitazioni che verranno stabilite dal P.O.T., di pontili e piattaforme galleggianti attrezzate per un utilizzo degli specchi acquei per le finalità previste per la zona.

Infine, il quinto ATF riguarda le sottozone situate nel Porto Canale, all'interno della zona "G" individuata dal Piano come "Terminal container, polifunzionale e servizi portuali", comprendente "le banchine di levante e di ponente del Porto Canale e le aree retrostanti comprese le fasce di rispetto e di salvaguardia". In particolare, sono oggetto di Adeguamento Tecnico Funzionale le sottozone "G1W" e "G2W". La banchina è stata utilizzata, dopo il collaudo statico, per la movimentazione delle rinfuse solide e delle merci unitizzate, traffico precedentemente destinato al Porto Vecchio di Cagliari. Negli ultimi anni si è verificato un incremento notevole delle merci movimentate e dalle informazioni assunte dagli operatori del settore i livelli raggiunti potranno ancora crescere. I principali operatori hanno accolto favorevolmente il trasferimento dei traffici nelle nuove banchine per la disponibilità di banchine dedicate esclusivamente ai traffici alla rinfusa, per le caratteristiche di ormeggi idonei per le rinfusiere, per la presenza di collegamenti alla rete viaria sarda per attraversamenti urbani, per la disponibilità di aree di banchina sufficienti per la movimentazione delle rinfuse, che consentono di poter operare, pur con differenti produttività, con scarico da nave a piazzale e ricarica su mezzi. I mezzi meccanici utilizzati per la movimentazione sono gru semoventi portuali. La banchina è pubblica e vi operano, con i succitati mezzi, più imprese autorizzate ex art.16 Legge 84/94. Essa non è stata dotata di binari per gru, in considerazione della maggiore flessibilità che offrono le gru semoventi per i quantitativi di materiale che vengono movimentati nel Porto. Dette gru operano, come noto, stabilizzate,



affiancate alla nave ormeggiata e hanno un raggio d'azione massimo di circa 42 m dal bordo banchina, per cui risulta idonea con l'attuale profondità, per le movimentazioni che vengono eseguite. Gli operatori del settore ritengono sufficiente l'attuale profondità della banchina per le esigenze operative. Per organizzare la logistica dei propri traffici hanno richiesto in concessione le aree retrostanti. In particolare, le manifestazioni di interesse pervenute all'Ente hanno evidenziato tutta una serie di vantaggi per gli operatori nel poter disporre di dette aree, fra cui la possibilità di realizzare strutture e, in particolare, serbatoi e siti di stoccaggio con riduzione dei tempi di trasporto dalla banchina al luogo di stoccaggio e benefici, in ogni caso, per tutto il ciclo operativo. Tuttavia, parte delle aree retrostanti i nuovi banchinamenti, sino ad una profondità di 233 m dal filo banchina, sono state destinate dal PRP a "piazzali e banchine polifunzionali", senza la possibilità di realizzarvi alcuna volumetria. Detta previsione era finalizzata a consentire un eventuale utilizzo della banchina anche per la movimentazione dei contenitori che, come noto, richiedono dei piazzali retrostanti la medesima di notevoli dimensioni. Essa, tuttavia, non ne consente l'utilizzo per le esigenze manifestate dagli operatori del settore rinfuse, che non potrebbero realizzarvi alcuna struttura coperta non essendo ammessa, come detto la realizzazione di cubature. Peraltro, il Porto di Cagliari dispone già di un Terminal Contenitori sovrabbondante rispetto alle esigenze dei traffici e, pertanto, detto traffico non necessita di ulteriori banchine. Ciò premesso, per aderire alle richieste degli operatori e soddisfarne le esigenze è stata predisposta un'ipotesi di infrastrutturazione che, mantenendo la piena funzionalità delle operazioni che si eseguono in banchina, consente un più proficuo utilizzo delle aree portuali. La proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale prevede: riduzione delle aree di banchina (G1W); estensione della zona G2W alle aree immediatamente retrostanti la suddetta banchina; modifica del parametro relativo ai parcheggi pubblici, tenuto conto che gran parte dei soggetti riterrà più conveniente, come già manifestato, utilizzare le aree in concessione per la sosta dei mezzi dei propri dipendenti e che, comunque, sono previste attività con ridotto afflusso di persone dall'esterno. Quindi, sottopone alla votazione del Comitato l'argomento di cui al punto numero 3 all'ordine del giorno. Il Comitato non formula osservazioni e approva all'unanimità gli adeguamenti tecnici funzionali del piano regolatore portuale di Cagliari, con la condizione del pervenimento della dichiarazione di non contrasto da parte del Comune.

Il Presidente, modificando l'ordine di discussione dei punti all'ordine del giorno, introduce l'argomento di cui al punto numero 13, ossia la variante localizzata della radice del molo Sabauda. Le zone interessate dalla proposta di variante localizzata ricadono nel Porto Vecchio di Cagliari e sono individuate dal Piano Regolatore Portuale con la lettera "D" – "Aree per attività a supporto della nautica da diporto e turistico ricettive" e con la lettera "E" - "Terminal passeggeri, RO.RO e servizi portuali". In particolare, di quest'ultima zona sono interessate le sottozone "E2", destinata a "Dogana, Direzione Marittima, Stazione Marittima", ed "E3" – "Aree operative a servizio delle banchine". Il Porto di Cagliari dispone di 5 ormeggi per navi con rampa poppiere sufficienti per le attuali esigenze di traffico portuale. Il P.R.P. aveva previsto sul Molo Sabauda la realizzazione di un centro intermodale, in previsione di un aumento del traffico passeggeri su navi di linea Ro Ro che, però, non si è verificato, pertanto, la necessità di un centro intermodale è venuta meno. Al contrario, è aumentata l'esigenza di spazi portuali per la sosta dei semirimorchi e l'impatto del traffico pesante sulle arterie cittadine. Infatti, sebbene il movimento dei passeggeri sia diminuito, si è avuto un forte incremento, dal 2010 ad oggi, del traffico Ro Ro per effetto della specializzazione delle navi e del fatto che l'hinterland cagliaritano incide per il 70% sull'economia sarda, rendendo Cagliari la destinazione finale di gran parte delle merci. Pertanto, nel Piano Operativo Triennale l'Ente ha programmato una modifica al P.R.P. che prevede il trasferimento di tutti i traffici commerciali (Ro Ro) nel Terminal di cui è prevista la realizzazione nell'avamposto ovest del Porto Canale di Cagliari. Nel succitato Terminal, del quale si sta predisponendo la progettazione definitiva, sono previsti 6 ormeggi per navi Ro Ro di ultima generazione. Inoltre, verranno realizzati nell'avamposto piazzali per la sosta di almeno 1.200 semirimorchi. Sulla base di tali considerazioni,



non risulta più attuale la realizzazione del dente d'attracco sul Molo Sabauda interno, non è più giustificabile con l'evoluzione che hanno avuto, negli ultimi anni, i traffici e con le mutate esigenze e strategie di sviluppo del Porto di Cagliari. Per le stesse motivazioni non appare neppure conveniente eseguire un importante e costoso intervento sull'ormeggio tra Molo Sabauda interno e calata S. Agostino. Risulta senz'altro più conveniente, per non ridurre la potenzialità del Porto Vecchio di Cagliari, nelle more della realizzazione del Terminal Ro Ro nel Porto Canale, prevedere l'installazione di un pontone galleggiante ad una distanza di circa 100 m dall'attuale radice del Molo, che consentirebbe la piena operatività delle navi Ro Ro. Successivamente, una volta operativo il nuovo Terminal Ro Ro, il pontone potrà essere spostato al Porto Canale, sfruttandolo per incrementare il numero di ormeggi per navi Ro Ro. Detta soluzione consente, nel contempo, di poter sfruttare economicamente lo specchio acqueo compreso tra il Molo Sabauda e lo sporgente Sanità per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto, realizzando una marina di grandi dimensioni, in grado di accogliere anche grandi yacht. Tra l'altro, la fornitura e messa in opera del suddetto pontone non comporterebbe alcun costo per l'Ente, potendo inserire l'intervento fra quelli da realizzarsi con la procedura della finanza di progetto di cui all'art. 183 comma 15 del D.Lgs 50/2016. Infatti, l'Ente ha già ricevuto una proposta in tal senso dal privato per la riqualificazione del Molo Sanità, della Calata Azuni e della Calata S. Agostino nonché per la realizzazione di un centro servizi, mediante la demolizione e ricostruzione della struttura esistente sul Molo Sanità. Allo stato attuale, l'intervento deve necessariamente limitarsi, coerentemente con le previsioni del P.R.P., alla zona "D" ("Aree per attività a supporto della nautica da diporto e turistico ricettive"). La variante localizzata propone una riqualificazione parziale del Porto, che consente di sfruttare meglio le opere marittime e gli specchi acquee, senza compromettere l'attuale operatività portuale. La variante localizzata, in sintesi, prevede: ampliamento della zona D ("Aree per attività a supporto della nautica da diporto e turistico ricettive") alla restante parte della calata S. Agostino, per una superficie di 8.467 mq; conseguente diminuzione della zona E3 ("Aree operative a servizio delle banchine") di 10.154 mq; stralcio della previsione di realizzazione di due denti d'ormeggio previsti dal P.R.P. nel Molo Sabauda interno (zona E2 "Dogana, Direzione Marittima, Stazione Marittima"); utilizzo del Molo Sabauda interno, sino ad una distanza di 100 m dalla radice, per la nautica da diporto e la restante parte, col posizionamento di un pontile galleggiante, per le navi commerciali (navi Ro Ro). Si tratta di una variante localizzata, che è consentito approvare entro il 31.12, e poi dovrà seguire il proprio iter in Consiglio Superiore dei Lavori pubblici. Sottopone alla votazione del Comitato l'argomento di cui al punto numero 13 all'ordine del giorno, il quale non formula osservazioni e approva all'unanimità la variante localizzata.

PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA OBIETTIVI DEL PRESIDENTE DI CUI ALLA DIRETTIVA MINISTERIALE N. 348 DEL 2 AGOSTO 2019

PUNTO 9 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PIANO DELL'ORGANICO DEL PORTO DEI LAVORATORI DELLE IMPRESE 2020-2022, DI CUI AGLI ARTICOLI 16, 17 E 18 – ART. 8, CO. 3, LETT. S-BIS) E CO. 3-BIS LEGGE 84/94 E SS.MM.II.

Il Presidente ricorda al Comitato che il Ministero ha attribuito ai Presidenti delle AdSP, anche per il 2019, una serie di obiettivi. La direttiva relativa agli obiettivi è stata anticipata solamente in data 02.08.2019 e successivamente trasmessa all'AdSP del Mare di Sardegna in data 02.10.2019. Pertanto, gli obiettivi annuali 2019 sono stati raggiungibili in un arco temporale inferiore ai tre mesi. Nonostante ciò, la struttura ha saputo raggiungere gli obiettivi assegnati, di cui fa una sintesi.

Il primo obiettivo istituzionale generale riguarda il monitoraggio delle opere avviate e della spesa effettuata rispetto alle risorse assegnate nel triennio 2017-2019 dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Nella programmazione 2017-2019 erano previste quattro opere e ne sono state avviate tre su quattro, quindi l'obiettivo è stato raggiunto, con un avanzamento dei lavori non inferiore al 50% ed un utilizzo delle risorse



assegnate pari ad oltre il 90%.

Il secondo obiettivo istituzionale generale riguarda l'attuazione delle linee guida per la redazione dei Documenti di pianificazione energetico ambientale dei sistemi portuali (DEASP). Il Ministero ha emanato, nel mese di dicembre 2018, le linee guida per la redazione del Documento di Pianificazione Energetica. L'AdSP ha affidato al Consorzio Centralabs - Centro di competenza della Sardegna sui trasporti - la redazione del "Documento di pianificazione energetica e Ambientale del Sistema Portuale - DPEASP", di cui all'articolo 4-bis della Legge 84/94 e ss.mm.ii.. Si tratta di una ricognizione del fabbisogno energetico di tutti i porti del Sistema e di un eventuale passaggio di conversione a politiche energetiche più sostenibili. E' un documento di pianificazione, sulla base del quale si potrebbe immaginare di realizzare anche interventi più concreti.

Per quanto attiene agli obiettivi strategici particolari assegnati all'AdSP del Mare di Sardegna, il primo è quello relativo all'attivazione del "Portale del lavoro portuale" sul sito web dell'Adsp, di cui darà notizia a breve; il secondo, quello relativo alla trasmissione dei dati di carattere tecnico, gestionale ed amministrativo, finalizzata al popolamento della Piattaforma dati portuali della Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acque, è stato completato con l'avvenuta trasmissione al Ministero dei dati del terzo trimestre 2019 il 12.12.2019; infine il terzo obiettivo riguarda l'armonizzazione delle procedure amministrative relative ai compiti di security per l'intero Sistema portuale. A tal fine, è stato elaborato il Regolamento per le procedure amministrative e tecniche relative ai compiti di security. Ultimo obiettivo, infine, la definizione di un sistema unico di codificazione del flusso informativo finalizzato alla produzione del dato statistico, che è stato colto con particolare entusiasmo, poiché interviene in un settore particolarmente complesso e delicato, quale quello relativo al processo di acquisizione dei dati di traffico dei porti dell'intero Sistema sardo.

Tra gli obiettivi vi era, come anticipato, anche la realizzazione del portale del lavoro portuale, che è strettamente collegato, all'argomento di cui al punto numero 9. Chiede al Sig. Maurizio Varchetta di mostrare il portale del lavoro portuale, che è stato concepito per una fruizione aperta, in grado di svolgere funzioni di supporto online per tutti gli operatori in ambito portuale, nonché con specifiche funzionalità per gli utenti iscritti al fine di mettere a loro disposizione servizi sulla normativa di settore, una bacheca per inserzioni di offerte e richieste di lavoro ed altri strumenti di interrelazione e di interscambio informativo, un forum di discussione, una banca dati normativa, un data warehouse, una bacheca digitale e modulistica di settore, compresa l'elaborazione di una tabella di riconciliazione ISTAT che consentirà di dialogare con altre banche nazionali del mercato del lavoro. Una sorta di portale all'interno del portale istituzionale, accessibile dalla homepage del sito web dell'Ente, in cui sono presenti sezioni dedicate sia alle imprese che operano nei porti del Sistema, sia ai lavoratori impiegati dalle stesse. In merito alla realizzazione del "Portale del lavoro portuale", ringrazia sia il Sig. Maurizio Varchetta per la realizzazione tecnica dello stesso, sia gli Uffici Lavoro Portuale di Cagliari e di Olbia, per l'importante lavoro svolto. Introduce poi l'argomento di cui al punto numero 9 all'ordine del giorno e cede la parola al Dott. Alessandro Franchi.

Il Dottor Alessandro Franchi ricorda che l'anno precedente è stato adottato il primo POPS, il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese. Tra le conclusioni del lavoro vi era l'elaborazione di un portale del lavoro portuale che fosse un punto di incontro digitale e di confronto tra impresa e lavoro, per risolvere alcune dinamiche che si sviluppano in ambito portuale. La proposta, nata da un'idea venuta alla luce a conclusione dello studio sul Piano dell'organico del porto porti del Sistema Portuale del Mare di Sardegna, ha avuto particolare apprezzamento a livello ministeriale, tanto che l'idea è stata successivamente estesa a tutte le Autorità di Sistema Portuale, che, nel 2019, hanno dovuto realizzare tale portale. Ritiene ciò motivo di orgoglio per il buon lavoro realizzato l'anno precedente dall'AdSP MS.

Il Presidente aggiunge che con la prima stesura del POPS è stato possibile avere informazioni sulla situazione occupazionale nei porti di competenza dell'Ente. Dopo circa un anno, il 30 giugno 2019, è stato chiesto alle



imprese che avevano risposto al primo questionario di voler rispondere nuovamente alle medesime domande, in modo da poter creare un data collection permanente legato al monitoraggio dell'impiego della risorsa umana in relazione alle attività svolte in ambito portuale. Inoltre, confrontando i dati pervenuti a distanza di un anno, è stato possibile cominciare a studiare l'evoluzione del mercato del lavoro nei porti del sistema. La data a cui riferire le risposte era il 30 giugno 2019 e le ultime risposte riferite a tale data sono arrivate ad ottobre. Si capisce bene come i risultati debbano essere correttamente interpretati e contestualizzati a tale data. È noto a tutti come nei mesi successivi e fino ad oggi, le imprese portuali stiano affrontando una seria crisi che sta mettendo a dura prova buona parte del comparto, in particolar modo nell'alveo del polo cagliaritano, ma non solo. Se, ufficialmente, soltanto due imprese hanno reso noto il loro abbandono del mercato nel primo semestre 2019, informalmente la situazione si presenta ben più grave, investendo alcune centinaia di lavoratori portuali facenti capo ad imprese che, pur risultando ancora attive, stanno rapidamente avviandosi ad affrontare misure di ammortizzazione sociale o di drastica riduzione del personale. Il compito del P.O.P.S. è tuttavia quello di raccogliere informazioni e dati, e costituire la base di partenza per la successiva ed eventuale adozione dei previsti «piani operativi di intervento per il lavoro portuale», di cui all'articolo 8, comma 3-bis della Legge, propedeutici a qualsiasi intervento dell'Ente nei settori della formazione professionale di riqualificazione o riconversione del lavoratore portuale, ovvero per la ricollocazione del lavoratore stesso in altre mansioni o attività in porto. Per questo, sarà fortemente auspicabile procedere in sinergia con le parti sociali che appaiono l'interlocutore più opportuno per individuare eventuali strategie occupazionali di sostegno. Sarà questo, con ogni probabilità, il prossimo, fondamentale obiettivo del POPS e dell'AdSP. Sottopone alla votazione del Comitato l'argomento di cui al punto numero 9 all'ordine del giorno, il quale non formula osservazioni e approva all'unanimità l'adozione del Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese revisionato e riferito agli anni 2020-2022.

PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME PORTI DI CAGLIARI, OLBIA, GOLFO ARANCI, PORTO TORRES

Il Presidente dà l'informativa sulle concessioni demaniali marittime infraquadriennali nei porti di Cagliari, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, che sono le seguenti:

CAGLIARI

- ABBANOVA S.P.A. - Rinnovo CDM 95/057 scaduta il 31/12/2018 - Mantenere una condotta fognaria sotterranea per lo smaltimento delle acque meteoriche;
- ABBANOVA S.P.A. - Rinnovo CDM 95/119 scaduta il 31/12/2018 - Mantenere una condotta fognaria;
- C.R.A.M.M. dei Fratelli Graziano Snc - Rinnovo CDM 95/037 scaduta in data 31/12/2017 - Officina riparazioni e costruzioni attrezzature navali;
- Rete Ferroviaria Italiana Spa - Rinnovo CDM 95/029 scaduta in data 31/12/2017 - Raddoppiamento sede ferroviaria fra le Stazioni di Cagliari e Decimomannu;
- Fastweb S.p.A. - Rinnovo CDM prat. n. 18/008 scaduta in data 22/07/2019 - Mantenimento cavi in fibra ottica posati su linea esistente per l'esecuzione di un collegamento telefonico e dati;

OLBIA

- Olbia Boat Service S.r.l. – Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. Nav. di Licenza di C.D.M.;
- Olbia Boat Service S.r.l. – Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. Nav. di Licenza di C.D.M.;
- Cantiere Nautico GOTTARDI S.r.l. (Concessionario) - Cantiere Nautico B&A S.r.l. (Subentrante) - Richiesta di rinnovo ex art. 36 del Cod. Nav., e, contestuale, subingresso ex art. 46 del Cod. Nav. ed art. 30 del Reg. Esec. C.N. di Licenza di C.D.M..
- Sea Motors FRESI – Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. Nav. di Licenza di C.D.M.;
- Impresa Individuale MOINO Patrizia – Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. Nav. di Licenza di C.D.M.;



- ASD Leila Diving Center – Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. Nav. di Licenza di C.D.M.;
- I Cantieri di Levante S.r.l. – Variazione scopo concessione – Art. 24 Reg. C.N.;
- Lomar International Marine S.r.l. – Variazione scopo concessione – Art. 24 Reg. C.N.
- Cirmar S.a.s. – Sun Four S.r.l.s. – Istanza di affidamento in gestione ex art. 45 Bis del Cod. Nav. della Licenza di C.D.M.;
- Ditta Individuale Lupetti Kevin – Richiesta di nuovo rilascio ex art. 36 Cod. Nav. di Licenza di C.D.M.;
- Soc. Sun Lines Srl – Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. Nav. di Licenza di C.D.M.;
- Ditta Individuale Cantiere Navale FOIS Leonardo – Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. Nav. di Licenza di C.D.M.;
- Ditta Individuale Cantiere Navale MARINO di Giacomo MARINO – Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. Nav. di Licenza di C.D.M.;
- Ditta Individuale BRIGAGLIA Giovanna – Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. Nav. di Licenza di C.D.M.;

GOLFO ARANCI

- Ditta MUSELLA Mauro Candido – Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. Nav. di Licenza C.D.M.;
- Società Cooperativa A.R.L. Gruppo Ormeggiatori del Porto – Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. Nav. di Licenza di C.D.M.;
- Langella Giovanni & Salvatore S.n.c. – Langella Simone & Giuseppe S.n.c. – Richiesta di “rinnovo” (nuovo rilascio) ex art. 36 del Cod. Nav., e, contestuale, affidamento in gestione ex art. 45 Bis del Cod. Nav. di Licenza di C.D.M.;
- Ditta Individuale Antonio PADIGLIA – Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. Nav. di Licenza di C.D.M.;
- Sig. Paolo Giovanni PORCELLI – Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. Nav. di Licenza di C.D.M.;

PORTO TORRES

- Grimaldi S.r.l.– Richiesta di rinnovo concessione ex art. 36 Cod. Nav.
- Grimaldi S.r.l.– Richiesta di rinnovo concessione ex art. 36 Cod. Nav.
- ButanGas S.p.A. – Rinnovo di concessione ex art. 36 Cod. Nav.
- Syndial S.p.A. Richiesta nuovo rilascio cdm ex art. 36 Cod. Nav.

PUNTO NUMERO 6 ALL’ORDINE DEL GIORNO: RICHIESTA PARERE CIRCA IL RILASCIO DI CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME PROVVISORIE, AI SENSI DELL’ARTICOLO 10 DEL REGOLAMENTO PER L’ESECUZIONE DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE, (DAL 1 GENNAIO 2020 AL 31 DICEMBRE 2020) E DETERMINAZIONE DEL RELATIVO CANONE, AGLI ATTUALI CONDUTTORI (SALVO DIVERSO ESITO ISTRUTTORIO) DEGLI SPAZI SITI ALL’INTERNO DELLA STAZIONE MARITTIMA DI OLBIA ISOLA BIANCA ED ATTUALMENTE OCCUPATI IN FORZA DI CONTRATTI DI LOCAZIONE STIPULATI DALLA SOC. SINERGEST OLBIA S.P.A.

PUNTO NUMERO 7 ALL’ORDINE DEL GIORNO: RICHIESTA PARERE SULLA DEFINIZIONE DEI CONFINI DELLE NUOVE CIRCOSCRIZIONI TERRITORIALI DELLA AUTORITA’ DI SISTEMA PORTUALE DELLA SARDEGNA (PORTI DI NUOVA ACQUISIZIONE: ORISTANO, PORTOVESME E SANTA TERESA GALLURA)

Il **Presidente** introduce gli argomenti di cui ai punti numero 6 e 7 all’ordine del giorno. In merito al punto numero 6 spiega trattarsi di una richiesta di parere circa il rilascio di concessioni demaniali marittime provvisorie, ai sensi dell’articolo 10 del Regolamento, per quanto riguarda gli attuali conduttori di spazi all’interno della stazione marittima di Olbia, attualmente occupati in forza di contratti di locazione stipulati con Sinergest. La concessione Sinergest è in scadenza al 31.12.2019 e non è prorogabile. Sinergest aveva locato alcuni degli spazi interni per attività commerciali: il tabacchino, il bar, il ristorante, il negozio di souvenir e le varie compagnie di navigazione. Sono complessivamente sedici e tutti, adesso, hanno presentato istanza di concessione demaniale all’AdSP, non essendovi più il gestore della struttura. In questo caso si sta dando una concessione solamente per un anno.



Il Dott. Giovanni Fabio Sechi spiega che vi sono operatori economici, quali, ad esempio, i gestori del tabacchino, del bar, del ristorante, il negozio di artigianato, le biglietterie, gli ormeggiatori e i piloti, che hanno presentato istanza per ottenere la concessione demaniale marittima per un anno. Ovviamente si sta procedendo con la pubblicazione delle istanze, anche per istanza in concorrenza, e qualcuna è già pervenuta.

Il C.F. (CP) Vito Spada - Direzione Marittima Olbia afferma che la Capitaneria di porto di Olbia si astiene, poiché, non avendo ricevuto alcun atto, non è in grado di esprimere un parere in merito al rilascio di concessioni demaniali temporanee di cui al punto numero 6. Nel momento in cui si avrà l'istruttoria degli atti, sarà possibile esprimere un parere.

Il Dott. Giovanni Fabio Sechi informa di aver avuto un'interlocuzione con il Comandante Bianca, al quale ha spiegato che l'AdSP avrebbe richiesto formalmente il parere alla Capitaneria successivamente al passaggio in Comitato di Gestione.

Il Presidente spiega trattarsi di una situazione straordinaria che ha richiesto una soluzione rapida, considerato che la gara per la gestione della stazione marittima è andata deserta, quindi ci si è trovati di fronte ad una problematica da risolvere. Sottopone l'argomento di cui al punto numero 6 all'ordine del giorno all'attenzione del Comitato, il quale non formula osservazioni ed esprime parere favorevole con l'astensione dell'Autorità Marittima, rappresentata, in relazione all'argomento, dalla Capitaneria di porto di Olbia. Introduce poi l'argomento di cui al punto numero 7 all'ordine del giorno, ossia la richiesta di parere sulla definizione dei confini delle nuove circoscrizioni territoriali dell'Autorità di Sistema Portuale della Sardegna (porti di nuova acquisizione: Oristano, Portovesme e Santa Teresa Gallura), e cede la parola al Dott. Giovanni Fabio Sechi.

Il Dott. Giovanni Fabio Sechi illustra le modalità con le quali l'AdSP ha proceduto ad individuare i confini della circoscrizione per i porti di nuova acquisizione. Per quanto riguarda il porto di Oristano, spiega che ci si è attenuti alle aree all'interno del demanio marittimo, quindi non vi è un'acquisizione di aree di altro tipo di demanio o di aree di proprietà privata, e per il porto di Oristano è stato ricompreso il bacino interno e ciò che è all'interno del molo di sopraflutto e di sottoflutto, più quello che è il bacino di colmata.

Per il porto di Santa Teresa Gallura, poiché il D. Lgs. 169/2016 fa riferimento esclusivamente alla banchina commerciale, è stata individuata tutta la banchina, comprensiva delle aree di imbarco e pre-imbarco e del pennello, poi i frangiflutti in testata dalla parte di banchina di pre-imbarco. Anche queste sono tutte aree demaniali marittime.

Per quanto riguarda, invece, il porto di Portovesme, sono state ricomprese aree demaniali marittime all'interno del molo di sottoflutto e di sopraflutto, fino ad arrivare al punto in cui si trova un'opera di presa a mare, ricadente all'interno del demanio marittimo, e sono in atto delle interlocuzioni con il Consorzio industriale, che dovrebbe poi richiederla in concessione e in consegna per la gestione.

Il Presidente spiega che a Portovesme è stata istituita la zona franca doganale interclusa. Informa che nei giorni precedenti si è tenuto il primo incontro con il Consorzio industriale ed è emerso che i 7 ettari di zona franca non sono ricompresi in area demaniale, nè ricadono nelle aree del Consorzio, trattasi di terreni del Comune. Quindi non si comprende come l'AdSP possa intervenire su tali terreni, se non costituendo un soggetto quale una "Portoscuso Free Zone", dove il Comune conferisce i terreni o inserendo quei terreni all'interno del demanio. Si tratta di una zona con alcuni ettari che hanno un vincolo idrogeologico importante, altri sono inquinati. Chiede se vi siano richieste di chiarimenti o interventi e sottopone l'argomento di cui al punto numero 7 all'ordine del giorno al parere del Comitato, che si esprime favorevolmente all'unanimità.

PUNTO NUMERO 8 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA SUI LAVORI DELLE COMMISSIONI CONSULTIVE

Il Presidente introduce l'informativa sui lavori delle commissioni consultive, tenutesi nelle giornate del 27



e 28 novembre nei porti di Porto Torres, di Olbia, di Oristano, di Portovesme e di Cagliari. In tutti i porti è stata adottata la linea, secondo precise indicazioni ministeriali, in base alla quale avere sempre uno slot libero per garantire un'eventuale concorrenza, che viene, però, consentita nel caso in cui porti nuovi traffici. Prosegue, informando in merito alla fissazione del numero massimo delle imprese autorizzabili a svolgere attività di cui agli artt. 16/18 della L. 84/94 per l'anno 2020 nei porti di Olbia-Golfo Aranci e di Porto Torres. In merito, segnala che nel corso degli ultimi anni, l'assetto logistico-funzionale di tali porti si è mantenuto sostanzialmente immutato ed il volume dei traffici, almeno nell'ultimo triennio, ha manifestato numeri di sostanziale tenuta, in alcuni casi di leggera espansione. Si è in presenza di un effetto di "cristallizzazione" del numero degli operatori portuali. Presso i porti del Nord Sardegna, nel corso degli ultimi anni, il numero massimo di imprese autorizzabili era coincidente con il numero effettivo di imprese "storiche" che, in regime di articolo 16 puro o di articolo 18, operavano nei due ambiti portuali. Si è ritenuto opportuno incrementare il numero massimo di imprese autorizzabili, per l'anno 2020, in modo da garantire la massima concorrenzialità e superare la accennata situazione di corrispondenza numerica tra numero massimo e numero effettivo delle imprese portuali.

Per quanto concerne gli scali di Cagliari, Oristano e Portovesme, tenuto conto della capacità operativa dei medesimi, accertato che nel corso del 2019 non sono emersi elementi o situazioni tali che possano far ritenere necessaria una rivisitazione dei criteri di determinazione, considerato, inoltre, il rispetto dei principi di equità e di non discriminazione, si è ritenuto, anche per il 2020, di mantenere invariati i predetti numeri sia per operazioni che per servizi portuali.

Procede con l'informativa relativa alla determinazione dei canoni e delle cauzioni per licenza d'impresa di cui agli artt. 16/18 della L. 84/94 per l'anno 2020. Nei porti di Olbia-Golfo Aranci, Porto Torres e Cagliari, per quanto attiene alla determinazione dei canoni e delle cauzioni, i medesimi sono stabiliti tramite Regolamento e vengono aggiornati annualmente agli indici ISTAT.

Nello scalo di Oristano, tenuto conto che l'Ente ha recepito, tra l'altro, i criteri adottati dalla Capitaneria di Porto di Oristano relativamente alla determinazione dei canoni e delle cauzioni da applicare alle Imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 della Legge n. 84/1994, è stato proposto, anche per il 2020, di mantenere invariati i suddetti criteri.

Nel porto di Portovesme, in aderenza alle determinazioni assunte dall'Ente, anche per il 2020 è stato proposto di mantenere invariati i criteri di determinazione dei canoni annuali e delle cauzioni che le Imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84/1994 sono tenute a corrispondere.

PUNTO NUMERO 10 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA RICOGNIZIONE DENOMINAZIONE BANCHINE AREE PORTUALI PORTO DI CAGLIARI

Il **Presidente** informa il Comitato di Gestione che, facendo una ricognizione delle denominazioni delle aree portuali, ha ritenuto doveroso riconoscere un tributo all'azione di dell'Avvocato Senatore Mariano Delogu che fu determinante per avviare quell'integrazione tra porto e città nel solco della quale tutti stanno convintamente continuando ad operare, intestandogli una parte della Calata di fronte alla via Roma, denominata attualmente Calata via Roma. Il Sindaco Delogu diede l'avvio alla demolizione del muro di separazione tra il porto e la città, collegando, in tal modo, Cagliari al proprio mare. Ha informato il Sindaco ed il Prefetto dell'iniziativa e quest'ultimo non ha ravvisato controindicazioni all'intitolazione della Calata del porto storico compresa tra molo Sanità e molo Dogana a Mariano Delogu. Nei primi mesi del 2020 si terrà la cerimonia per l'inaugurazione del lungomare.

PUNTO NUMERO 11 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ART. 20 D.LGS. 175/2016 - PIANO DI RAZIONALIZZAZIONE DELLE PARTECIPAZIONI AZIONARIE AL 31.12.2018



Il Presidente informa che l’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna al 31.12.2018 detiene due partecipazioni societarie, una del 50% nella Cagliari Free Zone, con una quota capitale di 25.000 euro, e un’altra nell’Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna, l’ALPS, di cui detiene il 16%, con una quota di 8.000 euro. Per quanto riguarda le misure del Piano di razionalizzazione viene richiesto di ridurre le partecipazioni. L’ALPS è stata autorizzata, anzi, richiesta dal Ministero, mentre per la Cagliari Free Zone si è ancora in attesa che diventi operativa, solo successivamente si deciderà come procedere. L’Ente, per entrambe le Società, prevede il mantenimento delle partecipazioni, atteso che le stesse, allo stato attuale, sono necessarie e funzionali alla realizzazione dei compiti di istituto dell’Ente. Per quanto attiene alla Cagliari Free Zone S.C.P.A., nel 2016 si è dato corso, senza successo, alle procedure di dismissione. In ragione dell’entrata in vigore del Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169, le procedure, come da indicazione Ministeriale, sono state interrotte rimettendo agli organi della neocostituita ADSP ogni valutazione in merito. Nel corso del 2017 il CACIP, socio del restante 50% del Capitale Sociale della Free Zone, ha presentato presso il SUAPE del Comune di Cagliari il progetto relativo alla perimetrazione e infrastrutturazione primaria dei primi sei ettari della Zona Franca, la quale insisterà nelle aree della Zona Economica Speciale (ZES) di cui è imminente l’approvazione. Le predette mutate condizioni suggeriscono, pertanto, il mantenimento della partecipazione nella Società che dall’autunno 2020 potrà operare, essendo prevista, per tale data, la conclusione dei lavori di perimetrazione ed infrastrutturazione primaria dei primi 6 ettari. L’importanza che la Zona Franca potrà rivestire nello sviluppo del porto industriale di Cagliari e dell’intero territorio regionale, sono condizioni idonee a prevedere il mantenimento della partecipazione nella Società e ad evitare la messa in liquidazione della stessa ai sensi del D.lgs. 175/06. Tale valutazione in merito al mantenimento della partecipazione è coerente con la misura di razionalizzazione di cui al precedente Piano di razionalizzazione che, stante il mutato quadro fattuale e normativo, rimetteva al Comitato di Gestione ogni valutazione in merito. Per quanto concerne l’Agenzia per il lavoro portuale della Sardegna (ALPS), a seguito di fallimento della società CLP, autorizzata ai sensi dell’ex art. 17 della Legge 84/94 alla fornitura di lavoro temporaneo nel Porto di Cagliari, l’Ente, nel mese di febbraio 2018 ha manifestato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti l’urgenza di costituire un’Agenzia del Lavoro ai sensi del comma 5 del succitato art. 17 L. 84/94. Il Ministero Vigilante, nel prendere atto di quanto rappresentato nella nota di cui sopra ha invitato l’Ente a trasmettere copia dell’atto costitutivo in cui indicare la sperimentabilità della predetta Agenzia. Con delibera n. 4 del 14.02.2018, il Comitato di Gestione ha approvato l’ingresso dell’Ente nell’Agenzia del lavoro e in data 10.05.2018, con la partecipazione delle imprese autorizzate ex art.16 L. 84/94, è stata costituita la società ALPS Srl, con un capitale sociale di € 50.000,00. Stante la sperimentabilità dell’ALPS e il fatto che la stessa sia necessaria al funzionamento del sistema portuale di Cagliari, ogni decisione in merito al mantenimento della partecipazione sarà assunta dopo un anno di attività di fornitura di lavoro portuale temporaneo. Relativamente alla Cagliari Free Zone il Comitato di Gestione, alla luce del mutato quadro giuridico e fattuale, ha deliberato di mantenere la partecipazione azionaria del 50% del capitale sociale detenuta in Cagliari Free Zone. Per quanto riguarda l’Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna Srl (ALPS Srl), costituita nel 2018, nel precedente piano non poteva essere prevista alcuna misura di razionalizzazione. In merito alla Società Free Zone deve essere rappresentato che la stessa nel biennio 2017-2018 ha registrato delle perdite pregresse, pari a €. 172.763,00 (anno 2017 € 91.312,00 - anno 2018 € 81.451,00). Le predette perdite sono state determinate dalla liquidazione di fatture per impegni assunti nelle precedenti annualità a fronte di prestazioni rese per studi e progetti propedeutici all’inizio attività. In ragione di quanto sopra, si è resa necessaria l’adozione degli adempimenti di cui all’art. 2446, co. 3, cod. civ., con la conseguente riduzione del capitale sociale ad euro 50.000,00. Sottopone alla votazione del Comitato l’argomento di cui al punto numero 11 all’ordine del giorno, ossia il mantenimento della partecipazione azionaria detenuta in Cagliari Free Zone S.c.a.r.l. e Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna s.r.l. e l’adozione dei conseguenti atti di revisione



delle società partecipate ex art. 20 D. Lgs. 175/2016. Il Comitato non formula osservazioni e approva all'unanimità.

PUNTO NUMERO 12 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA AGGIORNAMENTO PIANO TRIENNALE PER LA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E LA TRASPARENZA 2020-2022

Il Presidente introduce l'informativa sull'aggiornamento del Piano triennale per la prevenzione e della corruzione e la trasparenza 2020-2022 e cede la parola al Dott. Alessandro Franchi.

Il Dottor Alessandro Franchi spiega che l'ANAC, annualmente, approva o aggiorna, il Piano Nazionale Anticorruzione. Il Piano nazionale anticorruzione (PNA) 2019, adottato dall'ANAC – Autorità Nazionale Anticorruzione con la delibera n. 1064 del 13 novembre 2019, costituisce atto di indirizzo ai fini dell'approvazione, entro il 31 gennaio 2020, dei singoli Piani triennali di prevenzione della corruzione e per la trasparenza che devono essere adottati annualmente dalle pubbliche amministrazioni e dagli altri soggetti tenuti all'applicazione della normativa in materia di prevenzione della corruzione e trasparenza. Pertanto, attraverso il PNA, l'ANAC coordina l'attuazione delle strategie, ai fini della prevenzione e del contrasto alla corruzione e all'illegalità nella pubblica amministrazione (art. 1, c. 4, lett. a) della legge n. 190/2012).

L'informativa nasce dal fatto che si vuole sensibilizzare, ovviamente il Comitato di Gestione, ma in particolar modo tutti i soggetti esterni che hanno a che fare con l'Autorità di Sistema, in quanto questi soggetti, proprio perché chiamati ad interagire con l'Autorità devono contribuire – così sostiene l'ANAC – all'elaborazione del Piano. Quindi, si dovrà elaborare una prima release del Piano, metterla in consultazione pubblica sul sito dell'Ente, auspicabilmente entro il 15 di gennaio, dare un termine di una settimana a tutti gli interessati affinché possano esprimere le proprie osservazioni e indicazioni su questa prima bozza di Piano, e poi finalizzare il Piano. A tal fine, sono stati indicati alcuni riferimenti di particolare rilevanza, che sono: il Piano Nazionale Anticorruzione del 2017, in cui c'era la sezione specifica dedicata alle Autorità di Sistema Portuale; l'ultimo Piano Nazionale Anticorruzione, del 2019, che forma, appunto, l'ossatura e lo schema di riferimento, come detto prima, per tutti i vari Piani triennali anticorruzione dei singoli Enti e, ovviamente, l'ultimo Piano triennale dell'AdSP 2019–2021, dal quale si partirà per fare la nuova elaborazione. Quindi è semplicemente un'informazione su quello che sarà l'iter per l'adozione del nuovo Piano triennale anticorruzione.

PUNTO NUMERO 14 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI.

Il Presidente richiama l'attenzione del Comitato sull'avvenuta pubblicazione dell'avviso per la ricerca del nuovo terminalista per rilanciare il traffico container a Cagliari sulla Gazzetta della Repubblica Italiana, Europea, sui principali organi di informazione nazionali e stranieri e sul sito istituzionale dell'Ente. Specifica trattarsi di una call internazionale, il cui scopo è quello di assentire in concessione, per lo svolgimento dell'attività di movimentazione dei container, la gestione del compendio del Porto Canale. La domanda di concessione ex. Art 18 della Legge 84/94 dovrà pervenire all'AdSP del Mare di Sardegna entro il prossimo 28 febbraio 2020. Fa presente che è stata avviata un'interlocuzione con l'ICE - Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane, per cui veicolerà il bando nelle sedi presidiate di New York, San Francisco, Londra, Pechino, Tokyo, Dubai, Istanbul, Madrid, Doha, Vienna, Toronto, Stoccolma, Berna, Mumbai, Seul, Sidney, Tel Aviv. Si è interloquito anche con SRM, di cui l'AdSP è partner, che lo farà circolare nelle proprie sedi di Banca Intesa a Shanghai, Singapore, Sidney e in Sudafrica. Il bando è pubblicato in italiano, inglese, cinese e arabo.

Rende noto che Assoport ha deciso di attribuire alcune deleghe ai Presidenti su temi ritenuti particolarmente delicati. La delega attribuita al Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna è quella relativa alle concessioni demaniali e di servizi.



Informa che il giorno precedente il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato all'AdSP l'approvazione della proposta di ammissione al finanziamento relativa ai seguenti piani/progetti/project review: Terminal Ro Ro nell'avamposto ovest del Porto Canale di Cagliari; lavori di escavo attracchi nel Porto di Olbia a quota -10 s.l.m. e canaletta di accesso a quota -11 s.l.m.; lavori di Adeguamento Banchina Alti Fondali Il Stralcio - Banchinamento lato esterno darsena servizi per navi da crociera - Centro Servizi Banchina Alti Fondali, Manutenzione straordinaria dei piazzali e della viabilità nel Porto di Porto Torres. In sintesi è stato autorizzato l'impegno pluriennale di spesa per un totale di 1.270.000,00 euro a favore dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna.

Segnala, altresì, che si è tenuta la Conferenza dei Servizi per quanto riguarda l'individuazione del sito di immersione dei fanghi di dragaggio del porto di Olbia e, finalmente, con l'Ispra, l'Assessorato dell'Agricoltura e Riforma agro-pastorale, l'Assessorato dell'Ambiente e l'Università di Cagliari è stata individuata un'area che sarà oggetto di indagini geomorfologiche, chimiche e biologiche per dare il via libera alle operazioni di dragaggio. Si tratta di 418.000 metri cubi di residui di dragaggio da eliminare. Non essendovi ulteriori contributi o richieste di chiarimenti, ringrazia il Comitato e dichiara conclusa la seduta alle ore 14:05.

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