

VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2018**, il giorno **24** del mese di **aprile** in Cagliari (Provincia di Cagliari), alle ore 10.30 in prima convocazione e alle ore 11.00 in seconda convocazione presso la struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, giusta convocazione del Presidente con nota n. 7253 del 17 aprile 2018, si è riunito **l'Organismo di partenariato della risorsa mare dell'AdSP del Mare di Sardegna** per trattare gli argomenti compresi nel seguente Ordine del Giorno:

1. Riaccertamento residui al 31.12.2017 delle cessate Autorità Portuali di Cagliari e di Olbia e Golfo Aranci;
2. Rendiconto generale 2017 delle cessate Autorità Portuali di Cagliari e di Olbia e Golfo Aranci;
3. 1^ variazione al bilancio di previsione 2018;
4. Variazione programma triennale dei lavori 2018-2020 ed elenco annuale 2018;
5. Istituzione UTP di Olbia;
6. varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

		Presente	Assente		Presente	Assente
Presidente AdSP	Prof. Avv. Massimo Deiana	X				
Comandante del Porto di Cagliari	C.V. (CP) Giuseppe Minotauro	X				
Comandante del Porto di Olbia	C.V. (CP) Maurizio Trogu		X	C.V. (CP) Raffaele Esposito	X	
CATEGORIA/OO. SS.	MEMBRO EFFETTIVO			MEMBRO SUPPLENTE		
a) un rappresentante degli armatori	Dott. Pierre Canu		X	Dott. Giovanni Massimiliano Consoli		X
b) un rappresentante degli industriali	Ing. Maurizio De Pascale		X	Dott. Giuseppe Ruggiu		X
c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18	Dott. Giancarlo Acciario	X		Sig. Francesco Stara		
d) un rappresentante degli spedizionieri	Sig. Salvatore Plaisant		X	Sig. Giovanni Fanciulli		X
e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto;	Ing. Antonio Musso			Dott. Stefano Fercia	X	
f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Ing. Christian Colaneri		X	Ing. Daria Piccioni		X
g) un rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi	Dott. Michele Pons	X		Sig. Alberto Sini		

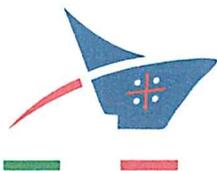


h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale	Sig. Francesco Pinna	X		Sig. Roberto Acciaro		
i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto	Sigg.ri - Francesco Monaco - Corrado Pani - William Zonca	X X	X	Sigg.ri: - Massimiliana Tocco - Gianluca Langiu - Valerio Mereu	X	
l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto	Dott. Francesco Galietti			Sig. Emanuele Garzia	X	
l -bis un rappresentante dell'impresa o agenzia di cui all'articolo 17 designato dall'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali - ANCIPI o dalle altre associazioni di categoria comparativamente più rappresentative sul piano nazionale	Sig. Roberto Brugattu	X		Sig. Sandro Massidda		
Totale presenti	12					
Totale assenti	4					

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

Partecipano, con un proprio rappresentante stabile senza diritto voto, CONFAPI Sardegna (Presidente Dott. Mirko Murgia), Comune di Santa Giusta (Sindaco Antonello Figus).

Il Presidente informa, preliminarmente, di aver invitato a presentare richiesta di partecipazione alle riunioni dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, con un proprio rappresentante stabile senza diritto voto, il Comune di Portoscuso, il Comune di Santa Giusta, il Comune di Porto Torres, il Comune di Santa Teresa Gallura, il Comune di Golfo Aranci, il Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari, il Consorzio Industriale Provinciale Oristanese, il Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna – Gallura, il Consorzio Industriale Provinciale Carbonia-Iglesias, il Consorzio Industriale Provinciale di Sassari. Tutto ciò, al fine di favorire la partecipazione consultiva all'Organismo di partenariato della risorsa mare anche di altri soggetti, pubblici o privati, interessati localmente all'analisi ed alle scelte relative alla portualità ed alla logistica, per dare piena attuazione ai principi ed agli obiettivi contenuti nel Regolamento (CE) 240/2014, così come stabilito dalle "Linee guida sul metodo e sui criteri per le designazioni dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare" approvate nella seduta della Conferenza Nazionale di coordinamento delle AdSP del 28.09.2017.



Ad oggi sono pervenute le richieste di: Comune di Santa Giusta, Comune di Santa Teresa Gallura Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna – Gallura, Consorzio Industriale Provinciale Carbonia-Iglesias.

Il Presidente, accertato il numero legale di presenze necessarie per l'inizio dei lavori, dichiara aperta la seduta alle ore 11.10 e comincia a trattare i punti all'Ordine del Giorno, introducendo brevemente i primi due punti relativi al riaccertamento residui al 31.12.2017 ed al rendiconto generale 2017 delle cessate Autorità Portuali di Cagliari e di Olbia e Golfo Aranci, per segnalare che si tratta degli ultimi adempimenti, a livello gestionale, delle due ex Autorità Portuali.

PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: RIACCERTAMENTO RESIDUI AL 31.12.2017 DELLE CESSATE AUTORITÀ PORTUALI DI CAGLIARI E DI OLBIA E GOLFO ARANCI.

Il Presidente introduce l'argomento all'Ordine del Giorno, facendo presente che si è provveduto a fare un'analisi della situazione dei residui attivi e passivi provenienti da precedenti esercizi ed alla predisposizione della proposta di stralcio per quelle partite non più realizzabili o dovute delle cessate Autorità Portuali di Cagliari e di Olbia e Golfo Aranci e che il Collegio dei Revisori dell'Ente ha espresso parere favorevole circa le proposte variazioni dei residui attivi e passivi alla data del 31.12.2017.

Chiede se vi siano osservazioni o richieste di chiarimenti. Nessuno dei componenti l'Organismo formula osservazioni. L'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione in merito al punto numero 1 all'Ordine del Giorno, esprime il proprio "consensus".

PUNTO NUMERO 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: RENDICONTO GENERALE 2017 DELLE CESSATE AUTORITÀ PORTUALI DI CAGLIARI E OLBIA E GOLFO ARANCI

Il Presidente, per quanto riguarda il secondo punto all'ordine del giorno, illustra le risultanze della gestione dell'esercizio 2017, espresse nel rendiconto generale delle due cessate Autorità Portuali di Cagliari e di Olbia e Golfo Aranci, che sarà sottoposto all'approvazione del Comitato di Gestione nel pomeriggio, accompagnato dalla relazione del Collegio dei Revisori dei Conti, ai sensi dell'articolo 11 della Legge 84/94.

Chiede se vi siano osservazioni o richieste di chiarimenti. Nessuno dei componenti l'Organismo formula osservazioni, pertanto l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione esprime il proprio "consensus", in merito al punto numero 2 all'Ordine del Giorno.

PUNTO NUMERO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: 1^ VARIAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE 2018

Il Presidente comincia a trattare il terzo punto all'ordine del giorno, facendo presente che, successivamente all'elaborazione del bilancio di previsione 2018, adottato con delibera del Comitato di gestione n. 5 del 28.11.2017 e approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota del 01.03.2018, si è reso necessario introdurre alcune variazioni, ai sensi dell'art. 14 del vigente Regolamento di Amministrazione e contabilità.



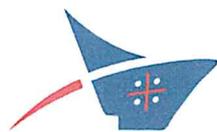
Il C.V. (CP) Raffaele Esposito interviene in relazione alla prima variazione al bilancio di previsione 2018, segnalando che al terzo punto, *“lavori di manutenzione straordinaria di arredi portuali”*, si parla del porto di Olbia e Golfo Aranci, ma viene data priorità unicamente ai lavori di manutenzione straordinaria per quanto riguarda i parabordi del Porto di Golfo Aranci, non c’è menzione del Porto di Olbia, probabilmente perché i tecnici stanno ancora valutando il tipo di intervento da fare, perché, relativamente ai parabordi, c’è una situazione di criticità sia all’Isola Bianca che al Porto Cocciani. Per quanto riguarda il servizio di manutenzione ordinaria del servizio di illuminazione, è noto che in alcune aree l’illuminazione quasi non esiste o, quantomeno, è carente e ciò potrebbe diventare un problema per gli stessi operatori. Per quanto riguarda l’impianto antincendio, segnala che, relativamente alla *“realizzazione impianti antincendio e messa a norma impianto idrico”*, alla Capitaneria risultava che l’impianto, realizzato fra il 2015 ed il 2016, dovesse essere solo da collaudare, ma osserva che è stato programmato un intervento su 350.000 euro.

Per quanto riguarda la manutenzione dei fondali, fa presente che ci sono degli accumuli al versante sud, dove attraccano le navi da crociera di una certa dimensione. Fa riferimento al molo 8-9 ed al molo 7-8, dove ci sono accumuli a 7,92 metri fra l’8 ed il 9 e ad 8,01 metri al 7-8. Questo significa che se arrivassero navi da crociera con un pescaggio superiore agli 8 metri e non si intervenisse subito con un intervento di manutenzione, si rischierebbe di perdere qualche segmento di navi da crociera. Quindi, essendo in itinere il discorso dell’intervento radicale di approfondimento dei fondali, sarebbe da vagliare un intervento-tampone che garantisca un livellamento. Anche all’interno della darsena fra il 3 ed il 4 si è creato il solito canale al centro dove esiste un punto con 3 metri di pescaggio e qualche volta è stato utilizzato il molo quattro per le navi da crociera.

Segnala, inoltre, che l’impianto di videosorveglianza non risponde alle disposizioni del Comitato di sicurezza Portuale e della Conferenza dei Servizi, perché sarebbe da implementare e, non essendo previsto per il 2018, sarà questione su cui mantenere alta l’attenzione nel breve-medio termine. Esprime, comunque, apprezzamento per tutti i non pochi interventi.

Il Presidente ringrazia il Comandante Esposito ed invita il Dott. Giovanni Fabio Sechi ad illustrare meglio i primi punti elencati, in modo tale da fornire chiarimenti.

Il Dott. Giovanni Fabio Sechi fa presente che quanto sottolineato dal Comandante Esposito, è stato più volte segnalato dalla Direzione Marittima di Olbia. Sulla canaletta è stata già portata a termine la progettazione per fare una manutenzione del fondale, in modo da portarlo a profondità accettabili sia per le navi da crociera che per i traghetti, sia la canaletta centrale sia quella degli accosti quattro, che è quella nella quale è presente una sorta di dosso creato dall’ormeggio e disormeggio delle navi. Per quanto attiene alla videosorveglianza, si sta procedendo con la gara. Sono all’attenzione: l’illuminazione, in particolare quella relativa al molo Bonaria dove vengono stoccate auto in polizza; i parabordi, per i quali è stata conclusa la progettazione, quindi a breve si lavorerà anche sul porto di Olbia, non solo su quello di Golfo Aranci; la manutenzione del ciglio banchina, sul quale c’erano dei ferri che sporgevano; le aste per la segnalazione dell’altezza di marea, che hanno segnalato i piloti.



Il Presidente dà la parola al Segretario Generale, Avv. Natale Ditel.

Il Segretario Generale spiega che, all'atto del suo insediamento, una delle prime questioni affrontate, sia relativamente al porto di Golfo Aranci, che a quelli di Olbia e Porto Torres, riguarda il sistema di videosorveglianza, per il quale sussisteva una situazione di carenza. Si è ritenuto opportuno indire una procedura di gara tramite MEPA e dà notizia del fatto che già in mattinata il porto di Olbia – in base ad un report fatto dalla società aggiudicataria – è operativo al 90%. Stessa situazione è riscontrabile nel porto di Porto Torres - nel quale sono state ripristinate le telecamere - e sono stati ultimati i lavori per Golfo Aranci, per cui entro la prima decade di maggio tutto il sistema di videosorveglianza verrà riportato a norma.

Il Presidente relativamente allo scalo di Olbia, rappresenta che il 19 agosto 2018 scadrà l'affidamento in concessione della Stazione Marittima. A tal proposito, è stata attivata una procedura ad evidenza pubblica e, tra le valutazioni da fare, vi è anche quella che riguarda l'estensione territoriale della concessione e la valutazione dell'impiego di una serie di aree ubicate sull'Isola Bianca. Ci si è rivolti, pertanto, ad un advisor per l'affidamento delle attività di predisposizione dello studio di fattibilità economica e del capitolato di concessione preliminari all'indizione della procedura di gara relativa alla concessione. Poichè sarebbe intempestivo fare un cambio di gestore il 19 agosto, nel pieno dell'altissima stagione, sarà concessa quasi sicuramente una proroga fino al 31.12.2018, in modo tale che potrà avvenire in un periodo di maggiore tranquillità dal punto di vista dell'entità dei traffici.

Per quanto riguarda l'illuminazione del Bonaria, si tratta di un'area che potrebbe essere eventualmente data in concessione per determinate finalità ed essere parzialmente o totalmente infrastrutturata ad opera del concessionario. Per esempio, soggetti che potrebbero avere un interesse ad utilizzarla per il deposito di auto in polizza, così come alcune delle aree centrali o laterali dell'Isola Bianca nelle quali oggi insiste una sosta non regolamentata di semirimorchi che è necessario sostino in sicurezza ma anche con una movimentazione ordinata.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco ringrazia il Comandante Esposito per la segnalazione relativa ai fondali, tra le opere del Porto Olbia da tenere presenti. Il Porto di Olbia è un porto naturale che vede 4-5 foci fluviali scaricare all'interno del Golfo e una manutenzione costante sarebbe la panacea per tutti questi problemi, in quanto gli interventi straordinari posti in essere non sempre hanno la tempestività di prevenire il problema e, soprattutto, di risolverlo. Sul tema della canaletta c'è la previsione di spesa per linee batimetriche e quindi la determinazione delle tonnellate di residui da portar via. Auspica una soluzione anche per altre attività - quali la maricoltura e gli allevamenti delle cozze - oltre quelle strettamente portuali, affinché la risoluzione del problema della portualità non vada a totale decremento di quelle attività, e questo per quanto riguarda la canaletta ed il suo allargamento ed approfondimento.

Le navi in ormeggio e in disormeggio movimentano sabbia e vengono generati dei cumuli che sono un problema relativo anche alla sicurezza delle navi che vanno ad ormeggiare e, soprattutto, impediscono alle navi di maggior tonnellaggio, quali le navi da crociera, di poter scalare il Porto.

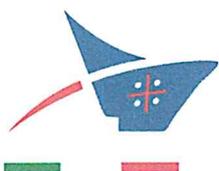


Olbia, a differenza di altri porti, non ha speso in passato, per le sue infrastrutture, risorse importanti per la costruzione delle dighe foranee o frangiflutto: essendo un porto naturale si difende dai venti naturalmente. Quindi spera che l'attenzione al tema dei fondali per Olbia sia sempre massimo e le risorse da destinare al riguardo siano sempre adeguate. Per quanto riguarda Sinergest invece, ritiene che la decisione di posticipare il bando a fine anno sia giustissima, essendo difficoltoso affrontare il tema di un cambio in piena stagione. Relativamente al tema dell'estensione della concessione, ai fini di razionalizzare i piazzali per dare quei servizi di supporto allo sbarco ed imbarco delle merci, essendo la custodia delle auto in polizza un servizio strettamente legato all'operazione portuale dello sbarco delle auto in polizza, come la custodia dei semirimorchi – anch'essa operazione di un servizio strettamente legato alle operazioni portuali di sbarco e imbarco dei semirimorchi affidati alle imprese ex articolo 16 del Porto di Olbia – segnala che proprio le imprese ex articolo 16 presentarono un progetto per richiedere in concessione quelle aree e poter fare gli investimenti necessari per la loro utilizzazione ottimale, ed a quel progetto la ex Autorità Portuale di Olbia non ha dato seguito. Suggestisce, stante lo stretto legame tra il servizio reso e lo svolgimento delle operazioni Portuali, che questa gestione, piuttosto che affidarla ad un soggetto terzo, possa essere fatta dalle imprese portuali. Ultima questione relativa alla gara: come è sensato posticiparla a fine anno, è sensato che all'interno del bando trovi spazio e considerazione qualcosa che mette al sicuro le maestranze che all'interno della Sinergest svolgono la loro attività ormai da vent'anni, al fine di evitare che si creino, in base all'esito della gara, situazioni problematiche o gravi dal punto di vista occupazionale.

Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario segnala, facendo riferimento alla variazione di bilancio 2018, un non funzionamento di alcuni fari nel porto industriale di Porto Torres, dove si svolgono anche attività notturne.

Altro problema è rappresentato dalla spazzatura e dal fatto che il porto di Porto Torres sia abbandonato a se stesso, sia nella parte del porto civico, sia nella parte del porto industriale. Apprezza il fatto che sia stato posizionato un cassonetto per i rifiuti in banchina, ma esistono forti difficoltà con il Comune di Porto Torres che non accetta nel centro ecologico la ditta che opera all'interno dei confini dell'area Portuale, non mettendo nelle condizioni almeno provvisorie di dare un servizio agli utenti.

Il Dott. Giovanni Fabio Sechi comunica che si sta procedendo per quanto riguarda l'illuminazione. Inizialmente la progettazione era stata affidata al Provveditorato, successivamente è stato fatto un affidamento per una nuova progettazione ed a breve ci sarà la gara per l'illuminazione, soprattutto nel porto industriale. Per quanto riguarda invece la spazzatura, si tratta di una problematica complessa: tempo fa fu fatta una convenzione con il Comune, i cui mezzi passavano all'interno del porto e ritiravano i rifiuti solidi urbani e assimilati; per i rifiuti speciali, le imprese concessionarie si rivolgono all'esterno a proprie spese. La convenzione con il Comune, a seguito di una sentenza della Corte di Cassazione, fu prima sospesa e poi revocata. E' stata fatta una gara per il servizio di spazzamento all'interno e quindi di ritiro dei rifiuti derivanti dallo spazzamento, ma per quanto



riguarda il ritiro dei rifiuti solidi urbani e assimilati, con il D. Lgs. 4 agosto 2016, n. 169, sembrerebbe esserci di nuovo la possibilità di rifare quella convenzione lì, così il Comune passerebbe all'interno delle aree che di fatto – soprattutto per Porto Torres – sono aree ormai quasi urbane, perché sono aree di viabilità e a quel punto sarebbe possibile risolvere questa problematica. Per quanto riguarda quanto detto dal Sig. Francesco Monaco, sottolinea che ci sono state varie interlocuzioni, all'epoca, con la Compagnia Portuale e l'Unimare che avevano in animo di presentare un progetto per gestire, essendo entrambe iscritte articolo 16 e 17 e quindi anche con i servizi complementari, delle aree per lo stoccaggio dei semirimorchi, ma non è stata mai formalizzata.

Il Presidente segnala, rispetto a quanto osservato dal Sig. Monaco, due questioni fortemente connesse: per quanto riguarda l'assorbimento del personale, quella che viene comunemente chiamata clausola sociale è consentita nella misura in cui sia compatibile con la struttura d'impresa e col business del nuovo concessionario. Esiste un'eventualità che l'intero oggetto della prestazione cambi e dunque anche la sua redditività.

Per quanto riguarda Porto Torres, segnala che è stato bandito l'affidamento della progettazione per rifare tutto l'impianto di illuminazione, ma nelle scorse settimane è partita l'operazione di ripristino dell'attuale sistema, con la sostituzione di tutte le lampade con lampade a LED, nella logica del risparmio energetico.

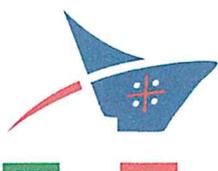
Sempre, relativamente al porto di Porto Torres, segnala che nei giorni 19 e 20 aprile si sono tenute le prove dinamiche delle bitte nella banchina alti fondali e quindi l'intero ciclo di collaudo è terminato.

In merito a quanto segnalato dal Comandante Esposito a proposito di Olbia, rende noto che nei giorni successivi avrà un incontro con i vertici di ISPRA per definire le problematiche relative allo smaltimento dei residui di dragaggio e che nelle settimane precedenti sono pervenuti gli studi batimetrici, quindi adesso si sa dove e come intervenire.

Chiede se vi siano osservazioni o richieste di chiarimenti. Nessuno dei componenti l'Organismo formula osservazioni, pertanto l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione esprime il proprio *"consensus"*, in merito al punto numero 3 all'Ordine del Giorno.

PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: 1^ VARIAZIONE PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI 2018–2020 ED ELENCO ANNUALE 2018.

Comincia a trattare il punto numero 4 all'Ordine del Giorno, facendo presente di aver trasmesso la documentazione relativa al porto di Cagliari insieme alla nota di convocazione e di avere integrato successivamente tale documentazione con la scheda relativa al porto di Olbia. Illustra brevemente l'argomento e chiede se vi siano osservazioni in merito. Nessuno dei componenti l'Organismo formula osservazioni, pertanto l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione esprime il proprio *"consensus"*, in merito al punto numero 4 all'Ordine del Giorno.



PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ISTITUZIONE UTP DI OLBIA.

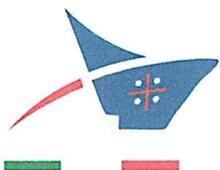
Il Presidente, in merito all' istituzione dell'Ufficio Territoriale Portuale di Olbia, spiega che si sta dando seguito a quanto previsto dal D. Lgs. 4 agosto 2016, n. 169 che ha introdotto l'articolo 6 bis della legge 84/94 che prevede l'istituzione dell'Ufficio territoriale portuale nei porti ex sede di Autorità Portuali. Specifica che non verrà istituito un UTP nella sede di Cagliari, ma si dà seguito alla norma che prevede di istituire l'Ufficio territoriale nel Porto di Olbia. Attualmente come prevede la legge, le funzioni di responsabilità sull'UTP sono in capo al Segretario Generale, il quale *"...può eventualmente delegare a un dirigente in servizio tutta una serie di funzioni che sono quelle previste all'articolo 6 bis lettere a, b, c e c bis, fermo restando che il Segretario generale possa delegare motivando adeguatamente anche altre funzioni"*.

Olbia avrà un Ufficio territoriale portuale che garantirà maggiore presenza dell'AdSP sul territorio e anche maggiore agilità operativa, perché all'Ufficio territoriale portuale possono essere delegati compiti dal Segretario Generale o anche ulteriori compiti dal Comitato di Gestione.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco fa due considerazioni: quando è stata approvata la riforma della portualità, si è da più parti sostenuto che in Sardegna, analogamente a quanto accaduto in Sicilia, potessero essere mantenute due Autorità Portuali. Osserva che la Sardegna è divisa fra due direzioni marittime e si è in presenza di un Sistema Portuale in cui la realtà del Nord e quella del Sud sono molto distanti – oltre 300 chilometri – ma soprattutto il porto di Cagliari presenta una tipologia di traffico orientato prevalentemente sui container e invece il Sistema Portuale del Nord Sardegna, dal punto di vista dei passeggeri trasportati, è il primo in Italia ed il secondo nel Mediterraneo dopo il Pireo. Dal punto di vista delle merci su traffico gommato, nel complesso l'Autorità di Sistema Portuale rappresenta una realtà importantissima. Sostiene sia importante non perdere di vista la differenziazione sulle tipologie di traffico che storicamente si è determinata nei due Porti e che l'Autorità di Sistema Portuale debba organizzarsi rispetto a queste specializzazioni. Quindi si fa questo primo passo con la costituzione dell'Ufficio Portuale territoriale di Olbia. Nella fase successiva in cui si riempirà di contenuti l'Ufficio territoriale di Olbia e poi, complessivamente, il Sistema Portuale, si dovranno dare risposte funzionali allo sviluppo di tutto quello che si sta ereditando dal punto di vista gestionale.

Il Presidente segnala che, oltre l'istituzione dell'Ufficio territoriale portuale, è suo intendimento istituire Uffici amministrativi decentrati anche in porti non sede di ex Autorità Portuale (per esempio, verrà potenziato e strutturato l'Ufficio amministrativo decentrato di Porto Torres e saranno aperti dei presidi anche nei porti di Oristano, di Portovesme, Golfo Aranci ed Arbatax, laddove dovesse rientrare).

E' importante chiarire che l'UTP è Ufficio territoriale portuale, ma sottolinea che alcune delle cose di cui ha parlato il sig. Monaco, pur condivisibili, sono questioni di orientamento politico-gestionale, mentre l'UTP si occupa proprio di amministrazione diretta. L'UTP viene costituito non per avere un alter ego dell'Autorità Portuale, serve per dare un'ulteriore capacità di risposta immediata, efficace ed efficiente da un punto di vista amministrativo alle attività che vengono svolte in quelle aree.



Quindi sarà riempito di contenuti perché è interesse dell'AdSP.

Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Michele Pons afferma che gli agenti marittimi sono d'accordo sull'istituzione dell'Ufficio territoriale Portuale a Olbia e chiede di sapere se l'Ufficio rappresenterà anche gli altri porti del Nord Sardegna – e quindi Golfo Aranci e Porto Torres.

Il Presidente dà conferma.

Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario ringrazia il Presidente per aver dato un segnale importante riguardo alla presenza dell'Autorità di Sistema, istituendo l'UTP. Per quanto riguarda invece le problematiche, le preoccupazioni che lo stesso Franco Monaco ha espresso, ritiene che l'istituzione dell'Ufficio sia un punto di partenza, poi il contenuto scaturirà anche in base alle richieste. Si complimenta in tal senso con il Presidente.

Il Sindaco del Comune di Santa Giusta Antonello Figus pone in evidenza il fatto che il porto di Oristano negli anni passati, non essendo gestito direttamente da Autorità Portuali, ha sofferto un'assenza di organizzazione ed un'assenza di programmazione dell'attività del porto e delle aree Portuali circostanti, mantenendo il proprio potenziale inespresso. La Capitaneria gestiva la parte gestionale, non la programmazione. Il porto denominato di Oristano è istituzionalmente di competenza del Comune di Santa Giusta e ciò ha creato sia al Comune di Santa Giusta che al Comune di Oristano la difficoltà a proporsi e ad agire in termini di programmazione. Caso unico in Italia, dunque, quello di un porto che ha una denominazione diversa rispetto al Comune che lo ospita.

Ritiene, comunque, che ora sia una grande opportunità far parte dell'Autorità di Sistema Portuale, perché finalmente c'è chi si occupa anche della programmazione di un porto che si è specializzato in modo particolare nel traffico di merci alla rinfusa.

L'obiettivo del Comune di Santa Giusta è rendere multifunzionale l'esperienza commerciale e industriale del porto, perché ha caratteristiche strutturali di pescaggio, di spazi, di banchine per poterlo fare, però per poter procedere, bisogna prima dar vita ad una programmazione che non è mai esistita. Esiste un vecchio Piano regolatore consortile che non risponde sicuramente alle disposizioni di legge attuali ed è, quindi, da rivedere e da costruire. Afferma che il Comune di Santa Giusta è disponibile a portare avanti, insieme all'Autorità di Sistema Portuale, una programmazione che possa migliorare la competitività dello scalo, anche attraverso la realizzazione di efficienti infrastrutture di servizio crocieristico, segmento su cui investire. E' stata presentata una proposta al Presidente e nel frattempo, qualche nave da crociera, seppur di piccole dimensioni, arriva, quindi bisognerebbe programmare una banchina idonea ad accogliere questa tipologia di navi, magari spostando se possibile alcune concessioni - sicuramente il molo di sottoflutto è quello più adatto, ora in concessione alla Ivi Petrolifera. Si potrebbe magari proporre a questa società un altro spazio che possa andare comunque bene - vicino alla banchina – per poter dedicare quell'area alle navi da crociera che sicuramente avrebbero una facilitazione maggiore nelle loro operazioni. Quindi ringrazia per la disponibilità ad esprimere una presenza dell'Autorità di Sistema nel porto di Oristano, perché questo faciliterà i rapporti anche con gli Enti che operano nel territorio e porterà



vantaggi al porto ed al sistema economico dell'Oristanese.

Il Presidente rassicura sul fatto che il suo impegno sarà dedicato ai porti che partono con maggiore svantaggio e sarà massimo. Ci sono porti che sono stati amministrati direttamente con maggiore attenzione e nuovi porti quali: Portovesme, in cui fortunatamente c'è stata una serie di interventi già avviati da parte del Consorzio industriale; il porto di Oristano, che ha grandi potenzialità sulle quali bisogna investire per rendere possibile l'accoglimento di varie tipologie di traffico; il porto di Santa Teresa, nel quale, per esempio, ci sarà un allungamento della banchina commerciale di circa 150 metri.

Introduce il punto n. 6 all'Ordine del giorno.

PUNTO NUMERO 6 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco afferma che un incontro con l'RSA e con le segreterie territoriali e regionali, per definire organigramma, funzionigramma, ruoli, anche alla luce dell'istituzione dell'Ufficio Territoriale Portuale, non è più rinviabile. E' stata già da tempo inoltrata una richiesta di incontro e sembrerebbe giunto il momento per la convocazione di un tavolo, al fine di pervenire ad un'omogeneizzazione anche relativamente al trattamento economico dei lavoratori. Sa che si tratta di un tema complesso, ma non ci si può esimere dall'affrontarlo e risolverlo.

Il Presidente comunica che si sta lavorando con molta attenzione sulla pianta organica attuale e sulla predisposizione di una nuova ipotesi di dotazione organica che tenga conto dei risultati raggiunti in questo primo periodo di operatività. Terminata la trattazione dei punti all'ordine del giorno e non essendovi altri interventi, Il Presidente ringrazia i componenti l'Organismo per aver partecipato e dichiara conclusa la seduta alle ore 12.50.

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