



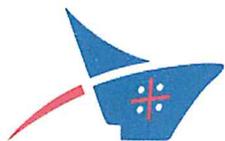
## VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2018**, il giorno **19** del mese di **dicembre** in Cagliari (Provincia di Cagliari), alle ore 15.30 in prima convocazione e alle ore 16.00 in seconda convocazione presso la struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, giusta convocazione del Presidente con nota n. 23515 del 13 dicembre 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. Regolamento concessioni e canoni AdSP del Mare di Sardegna;
2. Proposta di adeguamento tecnico funzionale PRP;
3. Informativa sui lavori delle commissioni consultive;
4. Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18-art. 8, comma 3, lettera s-bis) Legge 84/94 e ss.mm.ii.;
5. Informativa circa la fornitura di lavoro temporaneo nel porto di Portovesme;
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.F. (CP) Rosario Morello		
<b>CATEGORIA/OO. SS.</b>	<b>MEMBRO EFFETTIVO</b>			<b>MEMBRO SUPPLENTE</b>		
a) un rappresentante degli armatori	Dott. Pierre Canu		X	Dott. Giovanni Massimiliano Consoli		
b) un rappresentante degli industriali	Ing. Maurizio De Pascale		X	Dott. Giuseppe Ruggiu		
c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18	Dott. Giancarlo Acciaro	X		Sig. Francesco Stara		
d) un rappresentante degli spedizionieri	Sig. Salvatore Plaisant		X	Sig. Giovanni Fanciulli		



e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto;	Ing. Antonio Musso			Dott. Stefano Fercia	X	
f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Ing. Pier Paolo Olla		X	Ing. Michele Volpicella		
g) un rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi	Dott. Michele Pons	X		Sig. Alberto Sini		
h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale	Sig. Francesco Pinna		X	Sig. Roberto Acciario		
i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto	Sigg.ri: - Francesco Monaco - Corrado Pani - William Zonca	X	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 - ANCIP o dalle altre associazioni di categoria comparativamente più rappresentative sul piano nazionale	Sig. Roberto Brugattu	X		Sig. Sandro Massidda		
<b>Totale presenti</b>		9				
<b>Totale assenti</b>		7				

Presiede la riunione il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale 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. Alessandro Meloni, del Dott. Giovanni Fabio Sechi, della Dott.ssa Federica Cannas. Partecipano, con un proprio rappresentante stabile senza diritto di voto: Confcooperative (Fulgencio Cocco) Consorzio Industriale Provinciale Sassari (Dott. Gian Franco Dessì), Ing. Giacomo Guadagnini (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 16.10. Il verbale della seduta del 31.10.2018, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato.



## **PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: REGOLAMENTO CONCESSIONI E CANONI ADSP DEL MARE DI SARDEGNA.**

**Il Presidente** introduce il primo punto all'ordine del giorno, ossia il "Regolamento concessioni e canoni AdSP Mare di Sardegna". Spiega che il documento sottoposto all'Organismo è stato elaborato, condiviso e formalizzato e la sua approvazione risulta coerente con l'obiettivo attribuito dal Ministero vigilante ai Presidenti delle AdSP. Ciascuna delle due sopresse Autorità Portuali aveva già un proprio Regolamento concessioni ed un proprio Regolamento canoni. Il Ministero ha emanato delle linee guida, che sono state recepite, relativamente allo schema di Regolamento tipo per le concessioni rilasciate ai sensi dell'articolo 18 della Legge n. 84/94 e ss.mm.ii.. Nel nuovo Regolamento, ovviamente, è prevista una procedura di gara sempre e comunque per le concessioni ex articolo 18, mentre, non è stato ancora emanato il Regolamento per quanto riguarda le concessioni ex articolo 36, per le quali si è ritenuto di mantenere il Regolamento attuale. Ringrazia per l'ottimo lavoro svolto il dottor Sechi, responsabile del Demanio del Nord Sardegna, il Dottor Franchi, responsabile del Demanio del sud Sardegna, ed i rispettivi collaboratori. Lavoro tanto più oneroso, tenuto conto che, per quanto riguarda Cagliari ed Olbia, esistevano Regolamenti concessioni, ma ci sono anche gli ulteriori tre porti di nuova acquisizione: nel Sud Sardegna i due porti principali di Oristano e Portovesme, nel Nord Sardegna, la banchina commerciale di Santa Teresa. A tal proposito, anticipa che il giorno successivo sarà sottoposta all'approvazione del Comitato di Gestione la nuova pianta organica, con la quale è stata ridisegnata l'organizzazione dell'Autorità di Sistema, prevedendo una Direzione unica, la Direzione Valorizzazione del Patrimonio, che si occuperà di Demanio a livello verticale, cioè per tutta la Sardegna, con presidi nei vari porti, il cui dirigente unico sarà il dottor Giovanni Fabio Sechi. All'interno del Regolamento è previsto il nuovo sistema dei canoni demaniali, ai fini dell'armonizzazione della loro applicazione in tutti i porti e le aree rientranti nella circoscrizione dell'AdSP del Mare di Sardegna. Il Regolamento stabilisce la data del 1 gennaio 2020 per la sua entrata in vigore per i soli atti concessori rilasciati a partire da tale data. Cede la parola al Dott. Giovanni Fabio Sechi.

**Il Dott. Giovanni Fabio Sechi** spiega che, per quanto riguarda i canoni, nell'ex Ap del Nord Sardegna esistevano alcune differenze, relativamente alla distinzione tra base nautica e cantiere navale sul nord. Con il nuovo Regolamento canoni si ritornerà alla normativa statale, e quindi si pagherà come cantiere navale, con una sensibile riduzione per alcune categorie. Sostanzialmente ci sarà un equilibrio.

**Il Presidente** sottolinea che la gestione del Demanio, e quindi la riscossione dei canoni, è la principale fonte di sostentamento dell'AdSP, le quali non hanno finanziamenti pubblici diretti, se non per grandi opere di infrastrutturazione, per cui si deve utilizzare nella maniera più produttiva ed efficace il patrimonio. Non nasconde preoccupazione per la procedura aperta in merito dalla Commissione UE. Il Regolamento canoni verrà esitato e se intervenire una norma che obbliga a procedere da subito con una procedura a evidenza pubblica anche per le concessioni ex articolo 36, il Regolamento verrà adeguato. Si tratta di un lavoro tecnico molto accurato che sottopone alle osservazioni dei componenti l'Organismo e poi all'espressione del consensus.

**Il Dott. Giancarlo Acciario** ringrazia il Presidente e osserva con soddisfazione che si sta procedendo nella direzione giusta, e questo, per gli operatori, è molto importante, anche perché si sta dando uniformità a regolamenti prima differenti nei vari porti. Ritiene sia positivo avere un Regolamento unico ed è importante che entri in vigore dal 2020. Chiede di capire quale sarà lo stato dell'arte, dal 1 gennaio 2020, per le concessioni o le autorizzazioni già esistenti: se vi sarà l'aumento del canone, nuove formule di quantificazione del canone. Esemplicando, chi ha una concessione demaniale ex articolo 18, che scade nel 2030, vedrà rimessa in discussione, mantenendo i volumi, mantenendo gli investimenti, mantenendo tutte quelle che sono le pregiudiziali richieste, la scadenza della concessione?

**Il Presidente** spiega che le concessioni già assentite andranno a scadenza naturalmente e cede la parola al



Dott. Sechi.

**Il Dott. Giovanni Fabio Sechi** spiega che il Regolamento si applica alle concessioni che saranno rilasciate a partire dalla data di entrata in vigore, quindi dopo il 1 gennaio del 2020, e ciò per la parte normativa e la parte relativa ai canoni. Nel caso in cui ci si trovi di fronte ad una concessione che sia già stata rilasciata, e che abbia un canone più alto rispetto a quello che ne deriverebbe nel caso in cui fosse stata rilasciata dopo l'entrata in vigore del Regolamento, nel Regolamento è prevista la facoltà per il concessionario, di poter chiedere una revisione del canone, che comporterà una nuova pubblicazione con il canone derivante più basso. Nel caso di aumento, quest'ultimo deriverebbe da una concessione rilasciata dopo il 2020, cioè a partire da quella data. Mentre in una concessione già in essere non si applica, rimane il canone fino alla scadenza, senza alcuna variazione. È proprio per questo che il Regolamento si applicherà alle concessioni rilasciate dopo la data della sua entrata in vigore.

**Il Direttore Marittimo di Olbia C.V. (CP) Maurizio Trogu**

Fornisce un'interpretazione, spiegando che l'AdSP, nel momento in cui entrerà in vigore il nuovo Regolamento non si porrà il problema di andare a revisionare le concessioni in essere fino a naturale scadenza. Sarà casomai il concessionario, con istanza di parte, a segnalare la necessità di una eventuale revisione.

**Il Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Sig. Francesco Monaco** sottolinea il fatto che il Regolamento rappresenti la sintesi dei due Regolamenti preesistenti e precisa che, per quanto riguarda Olbia – con riferimento alle concessioni demaniali marittime legate al lavoro portuale, e non alla cantieristica - pur essendoci un Regolamento, e quindi la possibilità di ricorrere a concessioni demaniali marittime ex articolo 18, la volontà del Comitato Portuale di Olbia è stata quella di mantenere le strutture portuali pubbliche. L'ispirazione di fondo era che la struttura portuale di Olbia potesse essere messa al servizio di qualsiasi armatore che intendesse scalare il porto di Olbia con un piano di accosti che l'Autorità Portuale, di concerto con l'Autorità Marittima, andava definendo anno per anno e mese per mese.

Dando uno sguardo a quanto sta accadendo in altri porti non sardi, si nota una certa aggressività da parte armatoriale nel voler "prendere possesso" delle strutture portuali, sia per il traffico dei container, sia per azioni dell'armatoria italiana legata, invece, al cabotaggio marittimo da porto nazionale a porto nazionale, quale, ad esempio, quella di voler scalare i porti con strutture organizzative proprie del lavoro portuale, generando grande sconcerto e confusione fra chi, come le imprese ex articolo 16 e 17, in quei porti lavorava. Come prevede il Regolamento, il richiedente concessionario demaniale marittimo deve dimostrare di essere in possesso non soltanto dei mezzi, ma anche di un organico proprio al fine dell'esecuzione dei lavori per cui si chiede la concessione demaniale marittima, creando conflitti a volte gravi rispetto al dato occupazionale di quel porto. Si tratta di un Regolamento applicabile nel 2020, però ci sono anche gli accordi sostitutivi in attesa che il Regolamento dispieghi la sua efficacia. Quindi auspica che, nel momento in cui si affronteranno quei temi ci sia, come dire, massima responsabilità da parte di tutti. Osserva alcuni punti del Regolamento in cui si prevede che il soggetto richiedente l'articolo 18, possa fare contestualmente la richiesta ex articolo 16. Il fatto che diversi soggetti possano richiedere contestualmente articolo 16 e articolo 18, a meno che non siano traffici totalmente nuovi, per quanto riguarda traffici già esistenti, genererebbe un conflitto tra chi opera già in banchina e il soggetto che si propone. Ritiene utile procedere senza perdere di vista questo problema. Chiede sia dato al tema dell'occupazione un punteggio importante, considerato che per il rilascio delle concessioni, a parte i requisiti previsti, è previsto, in caso di domande coincidenti, un criterio di premialità.

**Il Presidente** afferma che sia evidente che chi ha un'autorizzazione ex art. 16 non può avere una concessione ex art. 18, ma se arrivasse un operatore che volesse scalare Cagliari e che non ha un'autorizzazione ex art. 16, chiederebbe e avrebbe il 16 e anche il 18. Le Commissioni consultive hanno tenuto immutato il numero



massimo di autorizzazioni e, laddove dovessero intervenire dei fatti nuovi, si è disponibili a rivedere questo, a condizione che rispettino i requisiti di legge, e cioè che portino nuovi traffici. Non ritiene che la difesa dei livelli occupazionali si faccia con battaglie di retroguardia, vorrebbe che invece ci si aprisse il più possibile anche ad una competizione, laddove, ovviamente, ci fosse un aumento del traffico. Relativamente al punteggio, se il numero degli occupati, tenuto in considerazione dall'AdSP, non si sposa con il processo delle operazioni portuali, ovviamente è un dato privo di rilievo. Cede la parola al dottor Franchi.

**Il Dott. Alessandro Franchi** sottolinea che, contestualmente al Regolamento, si stanno portando avanti le pratiche per essere accreditati presso il SUAPE regionale. Le domande saranno incardinate attraverso la piattaforma SUAPE. Ci sarà, quindi, anche quest'ulteriore novità, di cui sarà data informativa specifica appena il sistema consentirà di essere pienamente operativi.

**Il rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto Sig. Emanuele Garzia** interviene per segnalare un aumento eccessivo del costo dei parcheggi all'interno del porto. Spiega di avere riscontrato personalmente, avendo pagato l'importo di 5 euro per avere sostato due ore, e questo costo non incentiva sicuramente le persone a parcheggiare e ad andare in centro a fare shopping, tant'è vero che è partita la proposta di rendere gratuito il parcheggio, per incentivare gli acquisti.

**Il Presidente** spiega che il numero dei parcheggi è rimasto invariato, perché semplicemente sono stati spostati dal Molo Sant'Agostino alla via Roma, e questo non può che essere un vantaggio. Per quanto riguarda le tariffe, la sosta negli stalli a pagamento è soggetta all'applicazione di 0,30 € per il primo quarto d'ora, 0,50 € per la prima mezz'ora, 1 euro per la prima ora, 2 euro per le ore successive. Quindi, al 90%, avendo pagato 5 euro, significa che si è trattenuto almeno 2 ore e 1 minuto.

**Il Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Sig. Francesco Monaco** fa due precisazioni in merito al Regolamento. Relativamente all'articolo 33, in base al quale il concessionario ex art. 18, previa autorizzazione dell'Autorità concedente, può affidare ad altri soggetti la gestione di alcune attività comprese nel ciclo operativo della concessione, si sta parlando di articoli 16 e 17, non imprese portuali *sui generis*. In merito all'articolo 23 – in base al quale è fatta salva la possibilità dell'AdSP, nelle more dell'emanazione e dell'entrata in vigore del regolamento di cui all'articolo 18 della Legge, di stipulare "accordi sostitutivi" della concessione demaniale, ai sensi del comma 4 dello stesso articolo 18, in caso di iniziative di maggior rilevanza, chiede se tali accordi siano previsti per il 2019.

**Il Presidente** risponde che nessuno ha sollecitato in tal senso. Chiede, infine, se vi siano ulteriori osservazioni o richieste di chiarimenti in merito. 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: PROPOSTA DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE PRP.**

**Il Presidente** illustra la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale del PRP di cui al punto numero 2 all'Ordine del Giorno. Spiega che si tratta di un adeguamento modesto, ma fondamentale, che riguarda un'area del Porto Canale, nella quale il CACIP dovrà realizzare con fondi della Regione la recinzione per la zona franca. È stata richiesta l'autorizzazione edilizia ed il Comune ha indetto una Conferenza di Servizi, per la quale l'AdSP ha dovuto chiedere una sospensione. Si tratta di un'area a 270 m dal mare che rientrava per 30 metri all'interno della zona protetta da vincolo paesaggistico, quindi il Cacip ha rimodulato il progetto, retrocedendo di 30 m. L'AdSP, al momento di dover dare l'assenso, ha verificato che non in tutta quell'area potesse essere fatto un insediamento di tal genere, perché nel Piano Regolatore Portuale era integralmente dedicata al carico-scarico, movimentazione e deposito di contenitori. Quindi è stato fatto un adeguamento tecnico funzionale, per cui 6 ettari di quell'area diventano, praticamente, una sottozona nella quale è possibile fare movimentazione, carico-scarico e deposito di contenitori, ma anche lavorazioni in regime di zona franca. Ciò consentirà all'AdSP di esprimere un parere favorevole nella Conferenza di Servizi che il



Comune ha aperto, e che ha sospeso su richiesta dell’Autorità 15 giorni fa. Ringrazia l’area tecnica, che ha esitato l’adeguamento tecnico funzionale in tempi rapidissimi. Una volta approvato dal Comitato, con il parere positivo del Comune, si potrà fare questo adeguamento.

Chiede se vi siano ulteriori osservazioni o richieste di chiarimenti in merito. 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 2 all’Ordine del Giorno, esprime il proprio “consensus”.

### **PUNTO NUMERO 3 ALL’ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA SUI LAVORI DELLE COMMISSIONI CONSULTIVE.**

**Il Presidente**, procede con l’informativa sui lavori delle Commissioni consultive, facendo presente che si tratta delle Commissioni consultive di nuova costituzione, dall’insediamento dell’Autorità di Sistema Portuale. Frutto di un lavoro corposo, adesso non più su base elettiva, in quanto la nomina avviene da parte del Ministero, che riceve le segnalazioni dagli Organismi nazionali. Non nasconde una serie di problematiche anche, e non solo, da parte delle organizzazioni sindacali. Nei due giorni in cui si sono svolte le cinque Commissioni consultive, in alcuni casi non erano presenti le organizzazioni sindacali. In alcune Commissioni consultive locali non è presente un rappresentante dei lavoratori.

### **PUNTO NUMERO 4 ALL’ORDINE DEL GIORNO: PIANO DELL’ORGANICO DEL PORTO DEI LAVORATORI DELLE IMPRESE DI CUI AGLI ARTICOLI 16, 17 E 18-ART. 8, COMMA 3, LETTERA S-BIS) LEGGE 84/94 E SS.MM.II.**

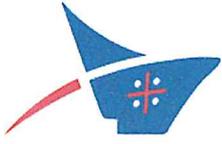
**Il Presidente** introduce l’argomento di cui al punto numero quattro all’ordine del giorno, già sottoposto all’attenzione delle commissioni consultive. A seguito dell’entrata in vigore del decreto legislativo n. 232 del 13 dicembre 2017, è stato attribuito alle Autorità di sistema portuale un nuovo strumento pianificatorio, il Piano dell’organico del porto dei lavoratori delle imprese. Ai fini della redazione del suddetto Piano, è stato somministrato a 26 imprese portuali un questionario, predisposto dal dottor Alessandro Franchi, che ha coordinato quest’attività con il personale del lavoro portuale di Cagliari, Francesca Murru e Mario Sangaino, e di Olbia, Simone Forti, Tiziano Deiana e Marinella Frasconi. Ringrazia tutti per l’ottimo lavoro di analisi svolto sulla base delle risultanze emerse dal questionario. Il Piano dell’Organico è funzionale per comprendere, per esempio, quale forma giuridica le imprese abbiano deciso di costituire, quanti addetti abbiano, quale sia il fatturato dell’azienda, quale sia il livello qualitativo dei dipendenti, quale sia il livello di scolarizzazione, quale il livello di conoscenza delle lingue, quali le competenze presenti. E’ stata realizzata, inoltre, una tabella di riconciliazione Istat, per cui si riesce ad inserire questi dati anche in condivisione nei big data dell’Istat con i codici correnti.

**Il Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Sig. Francesco Monaco** si complimenta non soltanto per la tempestività con cui è stato dato al sistema uno strumento così importante, ma anche per la qualità del prodotto. Chiede se, per passare ai Piani di Intervento si demanderà sempre alle imprese, se l’impresa debba sottoporre un progetto all’AdSP.

**Il Presidente** spiega che si tratta di una situazione biunivoca. Intanto le imprese conoscono la propria realtà, però non sono in grado di conoscere la situazione di tutte le imprese del sistema. Per esempio, si potrebbe scoprire che per un determinato traffico specifico magari in un porto non esistano delle competenze, che invece sono rappresentate in un altro porto, sempre del sistema. Allora a quel punto le imprese potranno comunicare tra loro o anche per il tramite dell’AdSP. Si tratta di un documento iniziale, utile per prendere cognizione e che potrà essere implementato.

**Il Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Sig. Francesco Monaco** chiede come intervenga l’AdSP, dopo che sono state rappresentate e unite le varie esigenze.

**Il Presidente** spiega che l’AdSP non può intervenire autoritativamente nella formazione di personale che fa



capo ad imprese private, ma la può promuovere e facilitare, creando le migliori condizioni.

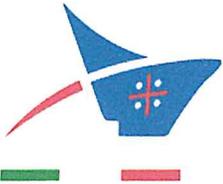
**Il Dott. Alessandro Franchi** precisa che il Correttivo Porti, al riguardo, definisce il quadro di insieme di questi nuovi strumenti, e cioè lo strumento preordinato, e poi, alla luce dei Piani Operativi di Intervento, l'implementazione del Piano dell'Organico del Porto. Il legislatore ha cercato, in tal modo, di rimettere un po' a sistema i vari interventi che a pioggia venivano fatti dalle varie Autorità Portuali nel settore del lavoro portuale, con interventi non programmati, stabilendo di fare una ricognizione, attraverso il Piano dell'Organico del Porto. Sulla base del Piano, sentiti il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro, il Presidente dell'AdSP adotta i piani operativi di intervento per il lavoro portuale finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale.

**Il rappresentante dell'impresa o agenzia di cui all'articolo 17 designato dall'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali - ANCIP o dalle altre associazioni di categoria comparativamente più rappresentative sul piano nazionale Sig. Roberto Brugattu** interviene, relativamente alla formazione, trattandosi di un tema molto importante che deve essere sviluppato anche grazie al Piano dell'Organico del Porto, per ricordare quanto previsto dal comma 15 bis, dell'articolo 17 della Legge 84/94 e ss.mm.ii..

**Il Presidente** prima di trattare l'ultimo punto all'Ordine del giorno, informa che con grande tempestività è stato firmato un protocollo di intesa molto importante tra Assessorato Regionale del Lavoro, ASPAL, ALPS e AdSP. Come noto, il Ministero ha consentito la nascita dell'ALPS per un numero massimo di 29 dipendenti e per un periodo sperimentale di 12 mesi dal momento della sua operatività. Ma l'ALPS, anche per non consumare l'anno di periodo sperimentale, non ha incominciato la sua operatività, anche perché i dipendenti che dovrebbe assumere sono in NASPI, e quindi hanno un minimo di copertura, inoltre l'AdSP si è fatta carico, utilizzando i fondi di cui al 15 bis, di pagare la formazione, per un importo di circa 800.000 euro. Considerato che si tratta di 44 persone, più 5 che sono andate in pensione, ben definite e profilate, è stata aperta un'interlocuzione con l'ASPAL, con l'Assessore al lavoro, grazie soprattutto al lavoro svolto dal Segretario generale, fautore di questo protocollo. Quindi l'ALPS non dovrà spendere risorse proprie. Nell'accordo è stato previsto anche che i lavoratori che verranno assunti, una volta formati, potranno usufruire di un voucher occupazionale. Quindi l'ALPS potrà partire con tranquillità, perché durante il primo anno, nel quale non avrà grandissimi utili di impresa, non avrà neanche perdite. Chiede se vi siano ulteriori osservazioni o richieste di chiarimenti in merito. 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 4 all'Ordine del Giorno, esprime il proprio "consensus".

#### **PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA CIRCA LA FORNITURA DI LAVORO TEMPORANEO NEL PORTO DI PORTOVESME.**

**Il Presidente** dà un'informativa circa la fornitura del lavoro temporaneo nel porto di Portovesme. Spiega che a Portovesme opera un fornitore di lavoro temporaneo, la Cooperativa CLP San Giorgio, di cui Roberto Brugattu è il rappresentante, che opera con un organico unico sui porti di Sant'Antioco e Portovesme, che in precedenza erano soggetti al governo dell'Autorità Marittima, mentre attualmente sono governati uno dall'Autorità Marittima e uno dall'Autorità di Sistema, con in più il fatto che l'ALPS è l'Agenzia del lavoro temporaneo del sistema, quindi si è di fronte ad una situazione un po' complicata. L'autorizzazione alla Cooperativa CLP San Giorgio, a seguito di una proroga, scade il 31.12.2018. Il Ministero inizialmente non era favorevole, anche perché si tratta di una situazione mista: Autorità Marittima, Autorità di Sistema, traffico non particolarmente rigoglioso, e quindi un fornitore di lavoro temporaneo che genera molta IMA, l'indennità di mancato avviamento. L'AdSP ha raggiunto un ottimo risultato, per il quale ringrazia il dottor Alessandro Franchi, perché verrà prorogata, alla Cooperativa CLP San Giorgio, la validità dell'autorizzazione emanata



dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Portoscuso e recepita dall'AdSP, sino all'aggiudicazione definitiva delle procedure ad evidenza pubblica, da esperire congiuntamente all'Autorità Marittima di Sant'Antioco, volte all'individuazione del soggetto unico fornitore di lavoro temporaneo per i porti di Portovesme e Sant'Antioco per un periodo non superiore a sei mesi.

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

**Il Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Sig. Francesco Monaco** chiede che nelle successive riunioni dell'Organismo di partenariato si cominci a parlare di piano regolatore, partendo da un resoconto sullo stato dell'arte del Piano Regolatore del Porto di Olbia, perché tutti i porti devono concorrere a dare il meglio rispetto ai collegamenti con il resto del Paese, però bisogna offrire a tutti i porti gli strumenti per poter stare dentro questa linea di tendenza e di progresso. E' evidente che Cagliari ha il Piano, ad Olbia è approvato, e quindi è su un binario diverso da quello di Porto Torres, però si deve cominciare ad avere idee chiare su quello che si intende fare e, soprattutto, sui tempi.

**Il Presidente** ringrazia il Sig. Monaco e rassicura sul fatto che sarà l'obiettivo per il 2019, tenendo conto però che esistono le linee guida fatte dal Ministero per la redazione del Piano di Sistema Portuale, ma il correttivo ha cambiato l'impostazione del Piano, prevedendo che sia articolato su due livelli: il Piano Strategico di Sistema e i Piani Regolatori. Ad oggi non sono, però, ancora state definite le linee guida per i Piani Strategici. L'AdSP ha, comunque, già costituito un gruppo di lavoro per ragionare sul Piano Strategico di Sistema, di cui si hanno già le linee portanti, essendo chiare le vocazioni di ciascun porto dell'Autorità di sistema. Terminata la trattazione dei punti all'ordine del giorno e non essendovi ulteriori interventi, il Presidente ringrazia i componenti l'Organismo di partenariato per aver partecipato e dichiara conclusa la seduta alle ore 18.00.

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