



VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2019**, il giorno **19** del mese di **dicembre** in Cagliari (Provincia di Cagliari), alle ore 10.00 in prima convocazione e alle ore 10.30 in seconda convocazione, presso la struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, giusta convocazione del Presidente con nota n. 24129 del 11.12.2019, 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. Variazione Programma triennale delle opere pubbliche 2019-2021, elenco annuale dei lavori 2019 e programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2019-2020;
2. Adozione Adeguamenti Tecnici Funzionali del Piano Regolatore Portuale di Cagliari- art. 5 comma 5 Legge 84/94 e ss.mm.ii.;
3. Informativa Obiettivi del Presidente di cui alla Direttiva Ministeriale n. 348 del 2 agosto 2019;
4. Informativa sui lavori delle commissioni consultive;
5. 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.;
6. Informativa ricognizione denominazione banchine aree portuali Porto di Cagliari;
7. Art. 20 d.lgs. 175/2016 - Piano di razionalizzazione delle partecipazioni azionarie al 31.12.2018;
8. Informativa aggiornamento Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e la Trasparenza 2020-2022;
9. Variante localizzata Radice Molo Sabauda interno e Sant'Agostino;
10. 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	C.F. (CP) Carlo Balata	X	
Comandante del Porto di Olbia	C.V. (CP) Maurizio Trogu		X	C.F. (CP) Vito Spada	X	
CATEGORIA/OO. SS.	MEMBRO EFFETTIVO			MEMBRO SUPLENTE		
a) un rappresentante degli armatori	Dott. Massimo Mura		X	Dott. Francesco Del Giudice	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 Acciaro		X	Sig. Francesco Stara		X
d) un rappresentante degli spedizionieri	Sig. Salvatore Plaisant	X		Sig. Giovanni Fanciulli		
e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto	Ing. Antonio Musso		X	Dott. Stefano Fercia	X	



f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Ing. Pier Paolo Olla		X	Ing. Michele Volpicella		X
g) un rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi	Dott. Michele Pons		X	Sig. Alberto Sini		X
h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale	Sig. Francesco Pinna		X	Sig. Roberto Acciario		X
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		X	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		
Totale presenti		11/16				
Totale assenti						

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. Alessandro Franchi, della Dott.ssa Federica Cannas.

Il Presidente, accertato il numero legale di presenze necessarie per l'inizio dei lavori, dichiara aperta la seduta alle ore 10.40. Il verbale della seduta del 29.10.2019, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato.

PUNTO NUMERO 1 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 primo punto all'ordine del giorno, illustrando i tre interventi oggetto di variazione:



Progetto Speciale 02 – Realizzazione nuovo check point presso il varco Sant’Agostino del Porto di Cagliari compresa area servizi. Fa presente che 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, contemperando 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, affinché la compagnia Costa Crociere confermi il suo programma di approdi nel porto di Cagliari. Spiega che, 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 biennale dei servizi e delle forniture 2019-2020. 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. La somma di € 1.412.407,00 stimata per la realizzazione dell’intervento, trova infatti copertura nel bilancio di competenza.

Servizi Assicurativi. Chiarisce 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. La somma di € 403.881,50, stimata per l’erogazione del servizio, trova copertura nel bilancio di competenza.

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. Informa 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 stagione estiva 2020, delle apparecchiature di security necessarie a soddisfare le nuove esigenze derivanti dall’incremento dell’utenza da sottoporre a controlli di security.

Chiede se vi siano richieste di chiarimenti o osservazioni 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: ADOZIONE ADEGUAMENTI TECNICI FUNZIONALI DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI CAGLIARI- ART. 5 COMMA 5 LEGGE 84/94 E SS.MM.II. - PUNTO 9 ALL’ORDINE DEL GIORNO: VARIANTE LOCALIZZATA RADICE MOLO SABAUDO INTERNO E SANT’AGOSTINO

Il Presidente introduce l’argomento di cui al punto numero 2 all’ordine del giorno, ossia l’adozione degli adeguamenti tecnici funzionali del PRP di Cagliari e comunica che, per facilità di illustrazione, verrà trattato congiuntamente all’argomento di cui al punto numero 9, ossia la variante localizzata radice Molo Sabaudò interno e Sant’Agostino. Ricorda che il porto di Cagliari è l’unico porto con un Piano Regolatore Portuale approvato nel momento dell’entrata in vigore della legge di riforma delle autorità portuali. Con il Correttivo Porti, è stata consentita la possibilità di modificare i PRP in vigore con adeguamenti tecnico-funzionali o con varianti localizzate. L’Adeguamento Tecnico-Funzionale è una variazione minima che non muta gli indirizzi del Piano Regolatore, mentre la variante localizzata specifica ulteriormente determinati utilizzi. Comunica che l’AdSP ha deciso di utilizzare entrambi gli strumenti. Sia gli ATF che la variante localizzata, già condivisi con il Comune di Cagliari, devono essere approvati entro il 31.12.2019 e vengono, dunque, sottoposti al consensus dell’Organismo di Partenariato ed all’approvazione del Comitato di Gestione. Il Comune di Cagliari ha già dato una sostanziale risposta positiva e la delibera del Comitato di approvazione degli ATF diventerà efficace non appena perverrà la dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte



del medesimo. Prosegue, spiegando che le zone interessate dalla proposta del primo Adeguamento Tecnico Funzionale 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" - (sottozona "E3"). Il P.R.P. prevede di utilizzare i due ormeggi del Molo Ichnusa (lato banchina Ichnusa e lato banchina Garau) per le navi da crociera, previo approfondimento dei fondali sino a - 12 m lungo il fronte di accosto delle banchine. Le caratteristiche fisiche del Molo e soprattutto la profondità dei fondali sono insufficienti per accogliere le navi da crociera, le cui dimensioni (e, conseguentemente, i relativi pescaggi) sono notevolmente aumentate negli ultimi anni. Il Molo 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. La presenza delle marine ha poi contribuito ad incrementare la fruizione turistica e cittadina della zona ed a valorizzare il suddetto ambito portuale. 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 e cittadina, quali bar, ristoranti, etc., 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 svolgere 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. Poiché tuttavia la riqualificazione dei succitati fabbricati non è prevista in tempi brevi, mentre il parco è già una realtà in cui è stata realizzata una passeggiata pedonale con annessa una pista ciclabile, si propone quanto segue: nella sottozona sono 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 immediatamente utilizzata, dopo il collaudo statico, per la movimentazione delle cosiddette "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 (pari a 53,50 m) per le movimentazioni che vengono eseguite. Una maggiore profondità, infatti, non sarebbe utilizzabile, tenuto conto delle caratteristiche delle gru, in quanto il braccio non riuscirebbe ad arrivarci. 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.

Il rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto Emanuele Garzia chiede un approfondimento sull’ATF pineta di Bonaria, dato che potrebbe rappresentare un’ottima opportunità per le attività commerciali e di somministrazione.

Il Presidente spiega che bisogna attenersi ai parametri urbanistici del Comune, il quale ha condiviso e consentito la possibilità nella zona. L’area dell’attuale pineta di Bonaria sarà destinata a uso pubblico come parco attrezzato, con passeggiate e pista ciclabile, piazzole di sosta, aree gioco e strutture amovibili a servizio degli sport acquatici: elemento polarizzante sarà la piazza sul mare antistante la Basilica di Bonaria. Prosegue spiegando, con riferimento al Liceo Alberti, che in questa parte della sottozona non è consentito alcun intervento di nuova edificazione, mentre le volumetrie esistenti potranno essere riconvertite per attività turistico-ricreative connesse con la nautica. Nelle more di tale riconversione - ed è per tale ragione che si procede con un adeguamento tecnico-funzionale - potranno essere consentiti sugli edifici esistenti solamente i seguenti interventi: manutenzione ordinaria, straordinaria, restauro, demolizione. In base alle norme di attuazione dell’ATF al PRP, la superficie totale è di 38.000 metri quadri, volumetria totale edificata 16.000 metri cubi, volumetria totale edificabile 16.700. I 700 metri cubi emergono dalla zona compresa tra il Pennello di Bonaria e l’area attualmente edificata, adibita ad attività scolastiche, tra il Liceo Alberti e il Pennello Bonaria. Questa zona, nella quale è prevista la realizzazione del parco urbano di Bonaria, è divisa in due sottozone: sottozona B1, in una parte insistono i fabbricati di viale Colombo, di cui si è parlato, nella restante parte, pineta di Bonaria, destinata ad uso pubblico come parco attrezzato, passeggiata, pista ciclabile, piazzole sosta, aree gioco, strutture amovibili a servizio di sport acquatici. Elemento polarizzante sarà la piazza sul mare antistante la Basilica di Bonaria. Nella sottozona sono ammessi pubblici esercizi dedicati ai fruitori del parco negli edifici, previa riqualificazione, o in strutture facilmente amovibili. Inoltre è ammessa l’installazione, per le prescrizioni e limitazioni che verranno stabilite dal POT, di pontili e piattaforme galleggianti attrezzate, per un utilizzo di specchi acquei e per finalità previste nella zona. Di questi gazebo da 700 metri cubi, con un’altezza massima di 3,5, potranno esservi 200 metri quadri di gazebo e, nel momento in cui sarà approvato l’ATF, si potrà redigere un Regolamento per gestire l’assentimento in concessione.



Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco esprime il proprio apprezzamento per le iniziative portate avanti sulle proposte di ATF per Cagliari e sottopone un quesito al Presidente. L'articolo 14, del D. Lgs. 13 dicembre 2017 n. 232, dà l'opportunità di promuovere entro il 31.12.2019 "in attesa della definizione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale", gli interventi illustrati dal Presidente, con riferimento ai Piani Regolatori vigenti. Chiede se tale strumento possa essere utilizzato anche per il porto di Olbia, poiché anche se datato, Olbia gode di un proprio Piano Regolatore, non approvato, ma adottato, che prevede la destinazione per la nautica da diporto, dai maxi yacht alle imbarcazioni a vela. Ritiene che questo strumento possa essere utilizzato almeno per modificare la destinazione d'uso di quel pezzo di portualità olbiese e iniziare a prevedere qualche opera di supporto allo sviluppo della nautica da diporto e dei maxi yacht.

Il Presidente spiega che, anche a seguito delle osservazioni emerse in sede di Organismo di Partenariato, è stata analizzata la situazione ibrida del Piano Regolatore Portuale di Olbia, adottato dal Comitato Portuale dell'ex Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci, ma che non aveva concluso il proprio iter al momento dell'entrata in vigore della legge istitutiva delle Autorità di Sistema Portuale. Fa presente che il Ministero ha chiesto di sospendere tutte le attività relative al completamento, essendo stato previsto, nel frattempo, un Piano Regolatore di Sistema. Successivamente, il D. Lgs. 13 dicembre 2017 n. 232 ha modificato ulteriormente la pianificazione dei Piani Regolatori Portuali di Sistema, prevedendo un DPSS - Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, in base al quale i singoli porti potranno redigere i singoli Piani Regolatori. E' parso, pertanto, ad alcuni, possibile riprendere l'iter dei vecchi Piani Regolatori adottati, ma non in vigore. Il problema è che il Piano Regolatore Portuale di Olbia era molto lontano dall'entrare in vigore, trovandosi in una fase in cui, pur essendo stato adottato e trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, quest'ultimo aveva mosso diverse osservazioni, in base alle quali il Piano avrebbe dovuto essere riadeguato per un buon 30%. Ma queste modifiche non sono state mai apportate. Entrata in vigore la legge di riforma delle autorità portuali, è stato bloccato tutto. Nel febbraio 2018 è entrato in vigore il Correttivo, il Ministero ha chiesto di proseguire con il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, per poi fare, sulla base di quest'ultimo, i nuovi Piani Regolatori dei porti privi di PRP, dove, ovviamente, qualora vi fosse, potrà essere utilizzato il lavoro già svolto. Il Ministero ha poi chiesto di attendere le linee guida per fare il DPSS, ma nella primavera 2019 in sede di Conferenza dei Presidenti delle AdSP, è stato comunicato di procedere in assenza di linee guida. Quindi, si farà il DPSS, sulla base del quale, poi, verranno redatti i Piani Regolatori. Nel frattempo si sta predisponendo una relazione per richiedere un parere al Ministero, che a sua volta lo inoltrerà al Consiglio Superiore dei Lavori pubblici. Se il Ministero e il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici dovessero ritenere possibile proseguire con il Piano Regolatore di Olbia, proseguirà in tal senso, però, a questo punto, il Piano Regolatore di Olbia non rimarrà il medesimo adottato dal Comitato Portuale, perché dovranno essere presi in considerazione nuovi scenari, essendo ormai trascorsi dieci anni, e dovrà essere adeguato al nuovo del sistema portuale.

Il Segretario Generale sottolinea che il Piano Regolatore di Olbia è, in realtà, il Piano Regolatore di Olbia e Golfo Aranci. L'AdSP ha dovuto spiegare all'attuale amministrazione comunale, che il Comune di Golfo Aranci, all'epoca, fece osservazioni contrarie rispetto al Piano Regolatore. Si è in presenza di un'ulteriore complicazione, dunque, dovuta al fatto che il Piano Regolatore è unico, di Olbia e Golfo Aranci ed è stato richiesto un parere al Ministero, con quelle osservazioni contrarie.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco auspica di ricevere dal Ministero e dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici una risposta affermativa rispetto all'opportunità di procedere, perché ritiene che una risposta differente confliggerebbe con il decreto legislativo 4 agosto 2016 n. 169, che all'articolo 22, comma 6, stabilisce che nei porti di cui all'articolo 6, comma 1, della legge n. 84



del 1994, nei quali è istituita l’Autorità di Sistema Portuale - quindi anche il porto di Olbia -, i Piani Regolatori Portuali che siano già stati adottati dal Comitato Portuale alla data di entrata in vigore del decreto, sono approvati nel rispetto della normativa vigente al momento della loro adozione. E, quindi, dal suo punto di vista, non soggiace al Piano Regolatore di Sistema. Il PRP di Olbia e Golfo Aranci è stato adottato nel 2010 e non è stato semplice ottenere le deliberazioni dei due rispettivi Consigli comunali, Olbia e Golfo Aranci, trattandosi di un Piano unico, ma, alla fine, il parere favorevole del Consiglio comunale di Golfo Aranci è arrivato, altrimenti non sarebbe stato possibile adottarlo. Mancava unicamente la Valutazione Ambientale Strategica. La società incaricata per la Valutazione Ambientale Strategica, a distanza di un anno e mezzo ha dimostrato di essere totalmente inadeguata ed è stato affidato l’incarico ad altra società. Per cui la Valutazione Ambientale Strategica è stata approvata nel 2014 alla presenza del Commissario Martello. Le trenta osservazioni pervenute dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici probabilmente non erano questioni impossibili da risolvere. Adesso vi sono strumenti legislativi e normativi, nel rispetto dei quali si chiede che il Piano Regolatore del porto di Olbia sia portato a compimento. Se si comprende l’entità di ciò che gravita nell’area nord est della Sardegna, dal punto di vista della nautica da diporto, paragonato a tutte le altre aree della Sardegna, ritenere, come il Piano Regolatore adottato di Olbia prevede, che la parte storica sia dedicata al diporto di maxi yacht o imbarcazioni minori, è una aspirazione più che legittima, perché risponde ad una domanda di servizi che insiste su quell’area, però la Capitaneria o l’Autorità Portuale, potrebbero intervenire, almeno su una questione riportata anche dagli organi di stampa: i lavori del ’93 di approfondimento della canaletta a meno 11 metri. Nessuno ha poi potuto leggere i verbali di conclusione dei lavori, quindi non vi è la possibilità di capire se effettivamente i fondali siano stati portati a 11 metri, però si può avere la certezza che, secondo quel programma, la canaletta dovesse avere un’ampiezza di 150 metri, che invece non ha, perché sono 135.

Il Presidente risponde, confermando quanto evidenziato in precedenza sul fatto che la legge istitutiva delle Autorità di Sistema Portuale prevede debba essere interrotto l’iter. Se MIT e Consiglio Superiore Lavori Pubblici dovessero rispondere positivamente, bene, però non è certo che convenga spendere risorse per riattivare un Piano Regolatore, piuttosto che tenerne conto, facendo un DPSS e un nuovo Piano Regolatore. D’altro canto, vi sono scelte strategiche da portare avanti. Chiede, dunque, se vi siano richieste di chiarimenti o osservazioni 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”.

Comincia a trattare l’argomento di cui al punto numero 9 all’ordine del giorno, ossia la variante localizzata. 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 poppiera (Ro Ro e Ro Ro – pax). Essi sono, pertanto, sufficienti per le attuali esigenze di traffico portuale, nonostante l’arrivo concomitante delle navi e pur essendo uno di essi (Molo Sabauda interno) poco utilizzato. 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, in base alle stime del P.R.P., avrebbe dovuto raggiungere nel 2018 un numero di passeggeri pari a 477.961. L’intermodalità era assicurata dalla presenza in piazza Matteotti, nelle vicinanze del Molo, della stazione ferroviaria e dei bus dell’ARST. Il passeggero, secondo le previsioni del P.R.P., avrebbe pertanto avuto a disposizione altre due differenti modalità di trasporto in prossimità dell’ormeggio della nave. L’atteso incremento del traffico



passaggeri non si è verificato, in parte per la concorrenza del vettore e in parte per la scarsa competitività dei costi delle tratte marittime che il Porto di Cagliari offre ai passeggeri, rispetto a quelli dei Porti di Olbia e Porto Torres. Pertanto, il traffico passeggeri nel Porto di Cagliari è andato diminuendo dal 2007 al 2012. Dal 2012 si è avuto di nuovo un incremento sino ai 311.018 passeggeri del 2018, senza tuttavia avvicinarsi neppure alle previsioni più conservative del P.R.P., né al numero di passeggeri di Olbia (2.771.131 nel 2018) o di Porto Torres (1.023.080 nel 2018). Ciò ha comportato che il traffico che prima era Ro Ro – pax è diventato, per lo più, solo Ro Ro, grazie all’utilizzo di navi specializzate. Inoltre, i passeggeri che sbarcano a Cagliari o si imbarcano da Cagliari sono, per oltre il 90%, dotati di propria auto. 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, di cui uno lungo il canale d’accesso al Porto, due fronte l’avamposto e tre paralleli alla diga foranea. La quota dei fondali prospicienti le banchine è prevista pari a -11.00 m s.l.m.m.. 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 ed il costo della suddetta opera 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. Il pontone 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 succitato 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 acqueei, 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). Prima di sottoporre l'argomento al consensus dell'Organismo, chiede alla Dott.ssa Federica Cannas di informare i componenti della creazione di un'area riservata, con relative credenziali, in cui visualizzare la documentazione concernente i lavori dell'Organismo di partenariato.

Chiede se vi siano richieste di chiarimenti o osservazioni in merito al punto numero 9 all'ordine del giorno. Nessuno dei componenti l'Organismo formula osservazioni. L'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione, esprime il proprio "consensus".

PUNTO NUMERO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA OBIETTIVI DEL PRESIDENTE DI CUI ALLA DIRETTIVA MINISTERIALE N. 348 DEL 2 AGOSTO 2019

Il Presidente ricorda che il Ministero ha attribuito, come avviene ogni anno, una serie di obiettivi alle Autorità di Sistema Portuale. In merito a ciò, rileva che la direttiva relativa agli obiettivi per i Presidenti AdSP per l'anno 2019 è stata anticipata solamente in data 02.08.2019 e che detto provvedimento è stato trasmesso all'AdSP soltanto in data 02.10.2019. Pertanto, gli obiettivi annuali 2019 sono stati raggiungibili in un arco temporale circoscritto a meno di tre mesi. Nonostante ciò, la struttura è stata capace di far fronte alla situazione e di 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, 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. Questa 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 esempio il raggiungimento dell'autosufficienza energetica per i porti del sistema. 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 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, a seguito di una fase di ricognizione interna sulle diverse procedure in essere nei differenti porti di competenza, 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 5. 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 mini 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 il Sig. Maurizio Varchetta per la realizzazione dal punto di vista tecnico, e sottolinea l'importante lavoro svolto dagli Uffici Lavoro Portuale di Cagliari e di Olbia, che ringrazia.

Il Dottor Alessandro Franchi Dirigente dell'Area Pianificazione e Sviluppo interviene per specificare che tale obiettivo, assegnato a tutte le Autorità di Sistema, nasce, in realtà, dal Piano dell'organico del porto dell'AdSP del Mare di Sardegna dell'anno precedente, poiché tra le conclusioni suggerite nel documento vi era proprio, per quanto riguarda l'Autorità di Sistema, l'adozione di un portale del lavoro portuale che fosse messo a disposizione sia delle imprese che dei lavoratori. Il Ministero ha recepito quest'idea e l'ha estesa a tutte le Autorità di Sistema Portuali. Quindi, dal primo gennaio 2020 tutte le AdSP dovranno avere tale portale, che è nato da un'idea dell'AdSP del Mare di Sardegna.

PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA SUI LAVORI DELLE COMMISSIONI CONSULTIVE

Il Presidente dà 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 e Porto Torres, per quanto attiene la determinazione dei canoni e delle cauzioni, i medesimi sono stabiliti dal Regolamento di cui all'Ordinanza n. 05/2007 in data 23.07.2007, e vengono aggiornati annualmente agli indici ISTAT. Nel Porto di Cagliari, per quanto attiene la determinazione dei canoni e delle cauzioni, i medesimi sono stabiliti dal Regolamento di cui al Decreto n. 237/2009 e vengono aggiornati annualmente agli indici ISTAT. Nello scalo di Oristano, tenuto conto che, con Decreto presidenziale n. 55 del 02.03.2018, 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, parametrando a quanto disposto dall'art. 6 c. 2 e 3 del d.m. n. 585/1995, maggiorato dell'indice ISTAT, è stato proposto, anche per il 2020, di mantenere invariati i suddetti criteri. Nel porto di Portovesme, in aderenza alle determinazioni assunte dall'Ente con il citato Decreto n. 55/2018, come disposto per l'anno 2019, 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 5 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**, relativamente al "Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese", ricorda che l'anno precedente è stato sottoposto all'attenzione di tutte le Commissioni consultive, dell'Organismo di partenariato e del Comitato di gestione. Il Piano triennale 2020-2022 è una ricognizione molto accurata e approfondita sull'entità del personale che opera nei porti, ma anche una profilazione da un punto di vista anagrafico, delle competenze, dei titoli di studio e così via, al fine di individuare le azioni da portare avanti. La prima stesura del P.O.P.S. era servita a fornire una fotografia della situazione occupazionale nei porti di competenza dell'Ente. Dopo circa un anno, il 30 giugno 2019, è stato richiesto alle imprese che avevano risposto al primo questionario, di voler rispondere nuovamente alle medesime domande, in modo da poter iniziare a creare un *data collection* permanente legato al monitoraggio dell'impiego della risorsa umana in relazione alle attività svolte in ambito portuale. Inoltre, dal raffronto tra i dati pervenuti a distanza di un anno, si è potuto cominciare a studiare l'evoluzione del mercato del lavoro nei porti del sistema. Considerando che la data a cui riferire le risposte era, come detto, il 30 giugno 2019 e che le ultime risposte sono arrivate nel mese di ottobre (ma sempre riferite a tale data), 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 stesso, 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, ed al fine di elaborare azioni propositive o fruire di elementi di confronto in occasione di un'eventuale istruttoria per l'implementazione delle suddette politiche, sarà fortemente



auspicabile procedere in sinergia con le parti sociali che, in questo frangente, appaiono l'interlocutore più opportuno per individuare eventuali strategie occupazionali di sostegno. Sarà questo, con ogni probabilità, il prossimo, fondamentale obiettivo del P.O.P.S. e dell'Autorità di Sistema.

Chiede quindi ai componenti l'Organismo se vi siano interventi. Non essendovi osservazioni, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione, esprime il proprio "consensus" in merito al Piano Organico dei Porti di Sistema, revisionato e riferito agli anni 2020-2022.

PUNTO NUMERO 6 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA RICOGNIZIONE DENOMINAZIONE BANCHINE AREE PORTUALI PORTO DI CAGLIARI

Il Presidente spiega che anche nel Porto di Cagliari, invale l'uso di denominare moli, banchine, calate secondo consuetudini affermate. Ha ritenuto di rendere un tributo all'Avvocato Senatore Mariano Delogu, già Sindaco di Cagliari, recentemente scomparso, che ha contribuito all'integrazione tra il porto e la città, avviando materialmente la demolizione del muro, aprendo, in tal modo, ed agevolando il cammino di chi successivamente si è mosso. Comunica, quindi, che nei primi mesi del 2020 dedicherà a Mariano Delogu la passeggiata compresa tra il molo Sanità e il molo Dogana, denominata attualmente Calata via Roma, così come da lui anticipato durante un incontro pubblico tenutosi nelle settimane precedenti in ricordo del compianto Sindaco di Cagliari. Ha informato di ciò il Sindaco ed il Prefetto di Cagliari e quest'ultimo non ha ravvisato controindicazioni in merito. Ha, altresì, informato la Capitaneria. Si tratta di una intitolazione sostanziale, ma non formale, in quanto priva dei tipici effetti "toponomastici" e viari, poichè nella Calata via Roma, corrispondente con la passeggiata pavimentata fra i due moli, non insistono fabbricati, e pertanto neanche numeri civici. Ritiene, dunque, opportuno e doveroso, per i motivi illustrati, denominare la Calata via Roma "Calata Mariano Delogu".

PUNTO NUMERO 7 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'Agenda 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'Agenda 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 Agenda. Con delibera n. 4 del 14.02.2018, il Comitato di Gestione ha approvato l'ingresso dell'Ente nell'Agenda 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'Agenda 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.

PUNTO NUMERO 8 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA AGGIORNAMENTO PIANO TRIENNALE PER LA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E LA TRASPARENZA 2020-2022

Il Presidente introduce l'argomento e cede la parola al dottor Alessandro Franchi.

Il Dottor Alessandro Franchi Dirigente dell'Area Pianificazione e Sviluppo informa che 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). Quest'anno è totalmente innovativo, in quanto supera e modifica le precedenti indicazioni e contiene nuove indicazioni metodologiche per la progettazione, la realizzazione ed il miglioramento continuo del sistema di gestione del rischio corruttivo e per la conseguente predisposizione della relativa parte di ciascun PTPCT, fornendo altresì nuovi indicatori per la costruzione delle aree a rischio corruzione. L'AdSP si adopererà fin da subito affinché il nuovo PTPCT sia in linea con i criteri di cui al PNA 2019. Sottolinea che l'Autorità di sistema portuale ritiene opportuno coinvolgere, già in questa fase di elaborazione preliminare del nuovo Piano triennale della prevenzione della corruzione e per la trasparenza 2020-2022, le Rappresentanze presenti nel Comitato di gestione e nell'Organismo di partenariato della risorsa mare nell'elaborazione, significando sin d'ora che l'Ente



sottoporrà comunque a consultazione pubblica la prima release del Documento in parola entro il 15 gennaio 2020. In ogni caso, i componenti il Comitato e l'Organismo verranno tempestivamente avvisati via email dell'avvenuta pubblicazione, prevedendo che eventuali suggerimenti ed osservazioni vengano fatte pervenire entro 7 giorni dal ricevimento dell'email stessa, al fine di consentirne l'elaborazione. Chiunque ne abbia interesse potrà pur sempre far pervenire per iscritto il proprio avviso sul PTPCT 2020-2022, secondo le modalità che saranno successivamente indicate. Nel frattempo, sono stati riportati, in calce all'appunto trasmesso all'Organismo, alcuni riferimenti fondamentali: il Piano Nazionale Anticorruzione 2017, dove vi era la parte specifica che riguardava le Autorità di Sistema Portuale, che non è stata toccata dal nuovo Piano del 2019; il Piano 2019, adottato in novembre dall'Autorità, e il vigente Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, che dovrà essere aggiornato con il nuovo strumento nel 2020.

PUNTO NUMERO 10 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI.

Il Presidente informa dell'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. 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. Ringrazia il Sig. Maurizio Varchetta, il quale ha verificato quanti utenti visualizzano il sito e da quali Nazioni, scoprendo in tal modo che l'avviso, ad oggi, è stato visualizzato da 538 persone. Rende noto che Assoport ha attribuito deleghe ai Presidenti delle AdSP su varie tematiche, e al Presidente dell'Autorità Portuale del Mare di Sardegna è stata attribuita quella relativa alle concessioni demaniali dei servizi. Informa inoltre che il giorno precedente è stato notificato all'AdSP da parte del Ministero un decreto che affida 1.400.000 euro per progettazioni nei porti di Cagliari relativamente al dente ro-ro; 240.000 euro di compartecipazione alla progettazione degli escavi del porto di Olbia; 103.000 euro per quanto riguarda la banchina di fondale di Porto Torres; altri 103.000 euro per quanto riguarda la darsena servizi di Porto Torres, centro servizi biglietteria di Porto Torres e le torri faro a led di Porto Torres. Infine, sull'annosa questione dell'escavo dell'Isola Bianca, comunica che il 22 novembre sono stati realizzati lavori per 180.000 euro e sono stati movimentati 10.000 metri cubi e tutti i fondali dei principali ormeggi sono stati portati a meno 9 metri. Il 13 dicembre ha avuto luogo la Conferenza dei Servizi della Provincia di Sassari per l'ottenimento dell'autorizzazione alla manutenzione dei fondali alla canaletta di accesso e saranno movimentati 5.000 metri cubi di materiale, per un importo di 160.000 euro. E' stata, poi, ottenuta l'autorizzazione per trasportare altri 5.000 metri cubi di sedimento sabbioso da conferire in una cassa di colmata di Livorno. Per quanto riguarda i dragaggi nel Golfo di Olbia, e per portare Isola Bianca e Cocciani a meno 10 metri e canaletta a meno 11 metri. Informa che è stato individuato finalmente il sito di immersione: l'area C è stata ritenuta idonea nella riunione del 16 dicembre scorso tenutasi nella sede dell'ADSP di Cagliari, con Ispra, Assessorato Pesca, Assessorato Ambiente e Università di Cagliari. Durante la riunione si è stabilito che in tale area si eseguiranno i rilievi geomorfologici del fondale marino e successivamente, dopo aver condiviso i risultati e i rilievi



geomorfologici, saranno eseguite le analisi del sito di immersione. Sono stati fisati dei tempi abbastanza rapidi, gennaio o febbraio, per mettere a punto tutti i Piani di indagine e a questo punto l'obiettivo è bandire la gara per la progettazione definitiva del dragaggio entro la primavera, anche in assenza dei risultati delle analisi del sito di immersione, perché una volta individuata l'area, si conosce anche la distanza.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco chiede al Presidente, se l'individuazione di un sito differente implichi il fatto che tali analisi, della durata di un anno, ripartano da zero.

Il Presidente spiega che non ripartiranno da zero e trattandosi di un sito più profondo rispetto a quello individuato in precedenza, dovrebbero essere più rapide. In ogni caso, non vi sono problemi, perché nel frattempo, si procederà con la gara per il dragaggio.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco chiede se sia stata verificata, come richiesto nella precedente seduta, la possibilità di applicare ai dipendenti dell'Autorità Portuale la circolare 10/2019 di INPS, la famosa quota 94.

Il Presidente risponde che, considerata la mole di impegni da portare a termine, non vi sono stati i tempi per verificare.

Ricorda che è stato pubblicato l'avviso per la Procedura negoziata di importo inferiore alla soglia comunitaria nei settori speciali per l'affidamento dei servizi ai passeggeri nel Porto di Olbia – Isola Bianca con scadenza 30.12.2019.

Terminata la trattazione dei punti all'ordine del giorno e non essendovi ulteriori interventi, ringrazia i componenti l'Organismo di partenariato per aver partecipato e dichiara conclusa la seduta alle ore 12.35.

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