



VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2024**, il giorno **25** del mese di **novembre** in Cagliari alle ore 12:00, giusta convocazione del Presidente - nota n. 31446 del 18.11.2024 -, 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. 2^ Variazione al Bilancio di previsione 2024;
2. Aggiornamento 2024 Sistema di Programmazione, Misurazione e Valutazione delle performance;
3. Rivalutazione condizioni concessorie banchina contenitori Porto Canale – Delibera del Comitato di gestione n. 10 del 25.02.2021;
4. POPS 2025 - 2027 Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle Imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18 della Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii., ai sensi dell'art. 8, comma 3, lettera s bis), della L. 84/94 e ss.mm.ii.;
5. Informativa_Fissazione del numero massimo delle imprese autorizzabili allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici portuali (art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84) per l'anno 2024 per i porti del sistema;
6. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

		Presente	Assente		Presente	Assente
Presidente AdSP	Massimo Deiana	X				
Direzione Marittima di Cagliari	C.V. (CP) Fernando Fanari	X				
Direzione Marittima di Olbia	C.V. (CP) Paolo Bianca	X				
CATEGORIA/OO. SS.	MEMBRO EFFETTIVO			MEMBRO SUPPLENTE		
a) un rappresentante degli armatori	Francesco Del Giudice Edoardo Cossu Grondona	X	X	Luca Brandimarte Francesco Beltrano		
b) un rappresentante degli industriali	Antonello Argiolas			Giuseppe Ruggiu		
c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18	Giancarlo Acciario	X		Antonio Di Monte		
d) un rappresentante degli spedizionieri	Salvatore Plaisant	X		Giovanni Fanciulli		
e) un rappresentante degli operatori logistici	Antonio Musso	X		Stefano Fercia		



intermodali operanti in porto						
f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Pier Paolo Olla			Silvia Cavaliere		
g) un rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi	Marco Argiolas	X		Giuseppe Ruggiu		
h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale	Sandro Concas	X		Roberto Acciaro		
i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto	- Marco Manca - Michele Palenzona - Valerio Mereu	X X x		- Sergio Prontu - Gianluca Langiu - Giovanni Maria Cuccu		
l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto	Francesco Galietti		X	Michele Pons	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	Vincenzo Pani		X	Roberto Brugattu		
Totale presenti		11/14				
Totale assenti		3/14				

Presiede la riunione il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna Prof. Avv. Massimo Deiana, con l'assistenza del Segretario Generale Avv. Natale Ditel, il supporto della Dott.ssa Federica Cannas Responsabile Ufficio di Presidenza e Supporto Comitato di gestione e Organismo di partenariato della risorsa mare.

Il Presidente, accertato il numero legale di presenze necessarie per l'inizio dei lavori, alle ore 12:00 dichiara aperta la seduta. Il verbale della seduta del 23 ottobre 2024, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato.



PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: 2^ VARIAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE 2024

Il Presidente introduce l'argomento di cui al punto numero 1 all'ordine del giorno e spiega che il Bilancio di previsione 2024 è oggetto della seconda nota di variazioni per il necessario aggiornamento delle previsioni dei capitoli in entrata e in uscita alle effettive risultanze contabili e alle esigenze previste per l'ultimo mese dell'anno. Il bilancio 2024, adottato con la delibera del Comitato di Gestione n. 21 del 27.10.2023 ed approvato dal Ministero vigilante è stato oggetto della nota di assestamento e prima variazione deliberata dal Comitato di Gestione il 25.07.2024. Le variazioni introdotte in competenza, determinano maggiori entrate per complessivi € 5.958.157,15 e maggiori spese per € 6.954.692,86. Il disavanzo finanziario presunto per l'anno 2024 risulta aggiornato a € 220.590.464,50 e trova copertura sull'Avanzo di amministrazione vincolato per gli interventi in conto capitale inseriti negli strumenti programmatori dell'Autorità.

In considerazione delle variazioni della cassa, inserite a seguito di quelle in competenza, l'ammontare del fondo di cassa presunto alla fine del corrente esercizio risulta così rideterminato:

Fondo cassa effettivo al 01.01.2024 489.538.930,69

Totale stanziamento di cassa Entrate 302.476.547,46

Totale stanziamento di cassa Uscite - 482.195.939,66

Fondo cassa presunto al 31.12.2024 309.819.538,49

Non essendovi ulteriori interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

PUNTO NUMERO 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: AGGIORNAMENTO 2024 SISTEMA DI PROGRAMMAZIONE, MISURAZIONE E VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE

Il Presidente, in merito all'argomento di cui al punto numero 2 all'ordine del giorno, ricorda che con Delibera del Comitato di Gestione n. 12 del 23 aprile 2024 è stato disposto l'adeguamento del sistema di programmazione, misurazione e valutazione della Performance - SPMVP. L'Organismo Indipendente di Valutazione dell'AdSP ha espresso parere favorevole in ordine alla conferma del testo del SPMVP, come aggiornato con la citata Delibera del Comitato di Gestione n. 12/2024. Chiede, pertanto, di esprimersi in merito alla conferma per l'anno 2024, del Sistema di programmazione, misurazione e valutazione della performance come aggiornato con Delibera n. 12/2024. Non essendovi interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

PUNTO NUMERO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: RIVALUTAZIONE CONDIZIONI CONCESSORIE BANCHINA CONTENITORI PORTO CANALE – DELIBERA DEL COMITATO DI GESTIONE N. 10 DEL 25.02.2021

Il Presidente introduce l'argomento di cui al punto numero 3 all'ordine del giorno e ricorda ai componenti che l'AdSP la società Mediterranean Intermodal Terminal Operator - Mito S.p.A. è attualmente titolare di una concessione ex art. 18 legge 84/94 relativa ad un tratto di banchina di 620 metri ed al retrostante piazzale pavimentato, nonché di un'area di circa 8.000 metri quadri, in cui sono presenti strutture adibite a officina mezzi meccanici, tensostruttura per lavaggio mezzi, piazzale di connessione, nel Porto Canale di Cagliari, per una durata di 4 anni e con scadenza al 6 luglio 2025, da destinare allo svolgimento delle operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo e movimentazione in genere di merci e ogni altro materiale.



Informa che la Mito ha presentato una manifestazione di interesse preliminare finalizzata alla richiesta di concessione nel medesimo compendio, segnalando le criticità delle limitazioni introdotte della delibera del Comitato di gestione n. 10 del 25 febbraio 2021, e rappresentando la necessità di rimuoverle al fine di consentire una più compiuta ed efficace programmazione degli investimenti.

A corredo di suddetta manifestazione preliminare di interesse la MITO ha inoltre presentato una relazione tecnico descrittiva, allegata alla documentazione di questa seduta, nella quale ha evidenziato le potenziali ricadute positive in termini economici, di volumi di traffico, di investimenti ed occupazionali, raggiungibili solo in assenza di limitazioni temporali e di condizioni revocatorie penalizzanti, ripristinando la corretta applicazione dei meccanismi concessori di cui al combinato disposto del codice della navigazione e dell'art. 18 della legge 84/94.

Ciò premesso il **Presidente** propone che le istanze di concessione che dovessero pervenire, debbano essere esaminate e valutate senza il limite temporale del quadriennio e senza le penalizzanti condizioni di revoca introdotte della delibera del Comitato di gestione n. 10 del 25 febbraio 2021.

Termina ribadendo che l'Organismo oggi è chiamato a valutare di riconsiderare le condizioni concessorie introdotte in deroga al codice della navigazione e non ad esaminare una richiesta di concessione al momento non presentata e comunque non all'ordine del giorno.

Il rappresentante degli operatori logistici Antonio Musso ritiene che rimuovere i vincoli concessori sia una necessità, e riferisce a titolo di esempio che nelle interlocuzioni commerciali che Mito ha, vengono chieste garanzie relativamente alla durata del servizio. Il fatto che una concessione sia in scadenza nel mese di luglio 2025 non mette il concessionario nelle migliori condizioni commerciali, quindi, come ha detto il Presidente, sono state cambiate leggermente le regole del gioco del terminal. Sicuramente il porto di Cagliari è vicino ad alcuni mercati che stanno diventando sempre più interessanti, ossia quelli della sponda sud del Mediterraneo, quindi si tratta, nel caso specifico di Libia, Tunisia e Algeria, della possibilità di servire questi mercati con una tecnologia diversa. Specifica che si tratta di mercati che non possono essere serviti con la tecnologia lo-lo. La media sono 2 pezzi all'ora, i tempi di attesa davanti ai porti principali delle navi possono passare da una settimana ai 30 giorni di attesa. La nave ro-ro, per questioni forse più storiche che tecniche, ha, invece, spesso e volentieri la possibilità di avere una garanzia di ormeggio, una volta che ha ottenuto le autorizzazioni per svolgere un servizio regolare, e, quindi, garantisce la regolarità del servizio. Mito su questo criterio ha cominciato a fare un servizio nel mese di novembre dell'anno precedente. Il cambio di tecnologia ha permesso all'attuale cliente di quadruplicare i volumi fatti in quel mercato nel giro di un anno. Afferma che piacerebbe estendere quella tipologia di servizio a mercati un po' più appaganti, però per fare questo è necessaria maggiore stabilità, sono necessari investimenti significativi, e, quindi, serve una durata di concessione diversa.

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant esprime compiacimento per lo sviluppo nel porto di Cagliari. Da 620 metri di banchina si passa a ulteriori 130. Comunque la rimanente area, che resta sempre a disposizione di qualunque altro operatore che intendesse investire in Sardegna, dovrebbe avere le stesse impostazioni, ossia concessione pluriennale anche per il nuovo che dovesse arrivare.

Il Presidente afferma che la legge esplicitamente prevede che la valutazione comparativa tra più richieste di concessione, debba necessariamente privilegiare un utilizzo più proficuo e più utile, dal punto di vista pubblico del bene. In altri termini la potenziale concorrenza tra un concessionario che diligentemente usa 750 metri di banchina, e un concessionario che, invece, altrettanto diligentemente ne vuole usare 1.550, perché ha in progetto di portare il doppio dei volumi, non può che privilegiare quest'ultimo



Ricorda infine che l'intera banchina est del porto canale, come da Piano Regolatore, è destinata a traffico contenitori. Per destinarne una parte ad altro tipo di utilizzo bisognerebbe fare un adeguamento tecnico-funzionale del Piano Regolatore, che al momento non è nei programmi dell'Ente.

Il rappresentante lavoratori imprese che operano in porto Fit Cisl Michele Palenzona afferma che le organizzazioni sindacali sono consapevoli del fatto che per avere una crescita, sono necessari investimenti a lungo termine, e quindi non sarà dato parere ostativo alla cancellazione dei vincoli concessori, anche se si hanno perplessità sul progetto, ma non essendo in discussione, se ne parlerà al momento opportuno.

Il rappresentante lavoratori imprese che operano in porto Filt CGIL Marco Manca concorda con quanto dichiarato dal collega Palenzona, perché con dei vincoli nessuna azienda può uscire sul mercato, soprattutto con assunzioni, investimenti, soprattutto pluriennali. Si fa affidamento sui criteri stringenti e sulle caratteristiche che deve avere una concessione ventennale, e, quindi, anche sul piano occupazionale, si valuteranno tali criteri stringenti.

Il rappresentante lavoratori imprese che operano in porto Uiltrasporti Valerio Mereu afferma che i criteri sono stringenti, non sono restrittivi. Ricorda di avere dato il benestare per l'estensione della banchina, dai 300 a 600 metri, quando si garantiva un certo numero di occupati, ma questi numeri non sono stati rispettati, per mille motivi. Non entra nel merito, ma avrebbero dovuto essere 24, mentre sono arrivati a 17. Adesso si chiedono altri 150 metri.

Il Presidente segnala che l'odierna discussione non verte sull'esame di una domanda di concessione (che al momento non c'è) e invita Mereu ad attenersi all'ODG.

Il rappresentante lavoratori imprese che operano in porto Uiltrasporti Valerio Mereu evidenzia che il proprio intervento è inerente in quanto l'allegato al punto 3 dell'odg riguarda la richiesta di rimozione dei vincoli subordinata a una manifestazione di interesse pervenuta nei giorni precedenti e allegata allo stesso odg con una particolareggiata relazione tecnica. Ribadisce di avere qualcosa da eccepire in merito alla relazione tecnica, nella quale si prevede ~~un certo~~ che oltre il 60% degli occupati previsti saranno in realtà assunti da soggetti terzi e non direttamente dal richiedente la concessione, come invece previsto dai regolamenti concessori, tenuto conto che deve ancora essere raggiunto il livello occupazionale che era stato garantito precedentemente, e che non è corretto impostare una richiesta di concessione ventennale con una manifestazione di interesse che descrive un piano occupazionale che ricadrà per oltre il 60% su soggetti terzi e non sul concessionario, il cui impegno occupazionale si limita a meno di 20 nuovi assunti in 20 anni. Si ricordano le capacità tecnico-organizzative aziendali richieste al concessionario all'art. 18 della L. 84/94, comma 8, lettere b e c anche in merito alla capacità di svolgere il ciclo operativo in autonomia in via continuativa, oltre che i rischi di cui al comma 9 relativamente allo scambio di manodopera tra due concessioni riconducibili allo stesso soggetto (nel caso specifico tutta la parte tecnica e amministrativa che sarebbe esterna al richiedente la concessione e sarebbe in condivisione con altre concessioni).

Il Presidente segnala nuovamente che l'odierna discussione non riguarda una domanda di concessione e invita Mereu ad attenersi all'ODG.

Il rappresentante lavoratori imprese che operano in porto Uiltrasporti Valerio Mereu segnala di avere difficoltà a dare il benestare affinché la vecchia delibera del 2021 venga annullata, perché gli investimenti sono importanti, ma possono essere tranquillamente spostati su un altro porto in quanto non strutturali (gru mobili su gomma e non su binario), perché la natura di questi investimenti non vincola alla permanenza nel porto di Cagliari. Pertanto, in virtù di questo, la Uiltrasporti esprime contrarietà.



Il Presidente prende atto con disappunto di quanto affermato da Mereu, e ribadisce che la presenza di condizioni concessorie restrittive, rispetto alle ordinarie condizioni di una concessione costituisce un grave limite concorrenziale. Trova semplicemente surreale il riferimento ad “investimenti che potrebbero essere spostati su un altro porto”. Ricorda che la concessione normalmente non ha limiti temporali, se non quelli determinati dall’entità degli investimenti, e quindi dal suo valore, ossia volumi di investimento, volumi di traffico, ricchezza che genera, occupazione, eccetera.

Quindi, nel momento in cui l’AdSP ha deciso a suo tempo di prevedere una concessione al massimo quadriennale, ha imposto una limitazione temporale acritica, cioè, non valutata sulla base degli investimenti, e, soprattutto, ha imposto una valutazione di totale gratuità della revoca; si tratta di condizioni fortemente restrittive rispetto a quanto previsto dalla normativa ordinaria e si tratta di condizioni derogatorie che non possono e non devono essere perpetuate troppo a lungo, perché rischiano di essere percepite come condizioni di chiusura del mercato.

Afferma di avere trovato in questi ultimi 3 anni delle difficoltà nelle interlocuzioni che hanno avuto ad oggetto eventuali ulteriori e diversi insediamenti terminalistici nel porto canale, in quanto le condizioni concessorie restrittive erano (e sono) percepite dal mercato come delle inaccettabili limitazioni all’accesso.

Il rappresentante lavoratori imprese che operano in porto Uiltrasporti Valerio Mereu si dispiace per il disappunto espresso dal Presidente e per la parola “surreale” da esso utilizzata, ritiene che ogni parere debba avere la stessa considerazione, soprattutto quando diverso dagli altri.

Il rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto Michele Pons afferma, riferendosi ai servizi portuali, che alcuni armatori hanno chiesto altri servizi, comunque hanno investito.

Il rappresentante lavoratori imprese che operano in porto Filt CGIL Marco Manca afferma che la Filt CGIL si astiene dall’esprimere il proprio consensus.

Il Presidente chiede se vi siano interventi. Non essendovi interventi, l’Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto all’ordine del giorno, esprime a maggioranza il proprio consensus.

PUNTO NUMERO 4 ALL’ORDINE DEL GIORNO: POPS 2025 - 2027 PIANO DELL’ORGANICO DEL PORTO DEI LAVORATORI DELLE IMPRESE DI CUI AGLI ARTT. 16, 17 E 18 DELLA LEGGE N. 84/1994 E SS.MM.II., AI SENSI DELL’ART. 8, COMMA 3, LETTERA S BIS), DELLA L. 84/94 E SS.MM.II.

Il Presidente introduce l’argomento di cui al punto numero 4 all’ordine del giorno e spiega che l’impostazione del questionario e la susseguente elaborazione del nuovo Piano dell’Organico del Porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 per il Sistema Portuale del Mare di Sardegna sono state influenzate da almeno tre fattori fondamentali. Il primo è stato il definitivo superamento della drammatica esperienza della pandemia da COVID-19 e l’analisi delle sue conseguenze rispetto alle ordinarie attività operative delle imprese portuali. Da questo punto di vista, è emerso che l’effetto “onda lunga” della pandemia non si è ancora esaurito: oltre ad aver causato, direttamente o indirettamente, la crisi ed addirittura la cessazione di più di un operatore portuale, a tutt’oggi diverse imprese, in particolare quelle strettamente legate al settore energetico, lamentano sensibili contrazioni delle proprie attività produttive e, conseguentemente, del proprio fatturato, evidenziando l’impossibilità di poter raggiungere gli obiettivi fissati nel proprio programma operativo.

Ricorda che tali considerazioni erano emerse anche in altri contesti, ad esempio nel corso delle sedute delle Commissioni Consultive Locali, durante le annuali attività di verifica della sussistenza dei requisiti da parte delle



imprese ex artt. 16 e 18 della L. 84/94 in possesso di licenze pluriennali.

Questo specifico aspetto ha indotto i compilatori del questionario ad inserire ulteriori nuove domande finalizzate a comprendere meglio i fattori che in passato hanno influito e nel presente stanno influenzando il raggiungimento degli obiettivi e la buona riuscita delle strategie contenuti nei propri Piani d'Impresa.

In tal senso, spiega che le risposte a tali specifici interrogativi avrebbero potuto fornire elementi di approfondimento anche e soprattutto in relazione alle future linee di sviluppo previste dalle singole imprese portuali, evidenziando ed intercettando eventuali elementi di ottimismo o di pessimismo rispetto ad un orizzonte temporale di breve-medio periodo.

Comunica che l'ultimo fattore, ma non meno importante, è quello legato all'avvenuta, seppur parziale, concretizzazione di quanto previsto all'interno del POI 2022. Tra il 2023 ed il 2024, le attività formative previste dal POI sono state solo parzialmente somministrate per una serie di motivi specificati nel POPS stesso.

L'Ente ha pertanto ritenuto opportuno procedere ad un aggiornamento del POI 2022, allo scopo di portare il più possibile a compimento, con esigenze e dati aggiornati, i corsi formativi previsti nel POI 2022 e non erogati negli anni precedenti e di procedere alla modulazione dei restanti interventi nella maniera più efficace possibile, in un'ottica di ottimizzazione delle risorse disponibili rapportata alle concrete esigenze delle imprese/agenzie ex artt. 16, 17 e 18 L. 84/94. Con tale obiettivo, è stato emanato il Decreto n. 140 del 18 aprile 2024 di Approvazione dell'Appendice al "Piano operativo di intervento di sistema 2022". Allo stato attuale, è stato individuato un soggetto formatore abilitato nei cui confronti sono in corso di svolgimento le verifiche di legge da parte del competente ufficio, con l'auspicio di poter affidare il servizio entro la fine del 2024. L'appalto di cui trattasi ha per oggetto l'organizzazione e l'erogazione di corsi di formazione a favore di operatori di banchina ai fini del conseguimento delle abilitazioni alla manovra di specifiche attrezzature portuali/di banchina con il rilascio obbligatorio di apposito attestato riconosciuto dalla legge. L'attività formativa dovrebbe riguardare ben 372 lavoratori portuali. Il collegamento tra i due strumenti pianificatori è divenuto quindi elemento essenziale e fondamentale per il percorso di crescita formativa e professionale dei lavoratori portuali dell'isola, e la realizzazione dei contenuti del POI, come auspicato dall'Ente, ha avuto un notevole riverbero sui contenuti del nuovo POPS 2025-2027, in particolare sulle risposte relative alle policy occupazionali delle imprese.

Il Presidente chiede se vi siano interventi. Non essendovi interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA_FISSAZIONE DEL NUMERO MASSIMO DELLE IMPRESE AUTORIZZABILI ALLO SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI E SERVIZI SPECIALISTICI PORTUALI (ART. 16 DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84) PER L'ANNO 2024 PER I PORTI DEL SISTEMA

Il Presidente introduce l'argomento di cui al punto numero 5 all'ordine del giorno e comunica che con Decreto Presidenziale n. 396 del 01.12.2023, è stato a suo tempo determinato, sentite tutte le Commissioni Consultive Locali dei porti di competenza dell'AdSP, il numero massimo delle autorizzazioni assentibili per il 2024 alle imprese interessate allo svolgimento di operazioni (artt. 16/18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84) e servizi specialistici portuali (art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84) per l'anno 2024 per i porti del Sistema.

In ossequio a quanto disposto all'art. 5 del D.M. 585/95 ed all'art. 16 della L. 84/94, compiute le dovute valutazioni in merito all'assetto complessivo logistico, alle capacità operative, alle funzioni, all'organizzazione ed all'efficienza dei servizi e delle infrastrutture di ciascun porto, e tenuto debito conto dell'obbligo di ottemperanza delle vigenti normative in materia di equità, concorrenzialità e di non discriminazione all'accesso



alle infrastrutture portuali, l'Ente ha ritenuto appropriato confermare integralmente, anche per l'anno 2025, i numeri individuati con il Decreto richiamato.

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant segnala che tra le varie tipologie di servizi portuali regolamentati, vi è anche quella dei servizi di campionatura, di controllo del peso delle merci, forse passata inosservata durante le varie Commissioni consultive che l'hanno approvata; in pratica è prevista una autorizzazione quadriennale di servizi portuali che fino ad ora sono stati erogati con la semplice iscrizione all'articolo 68. Chiede, se fosse possibile, visto che tutto ha origine da un Regolamento portuale del 2022, che i paragrafi delle autorizzazioni di servizi possano poter essere ridiscussi alla luce delle operatività attuali, se ci si accorge anche successivamente che le Commissioni consultive e l'Organismo di Partenariato segnalano delle criticità.

Il Presidente ricorda che l'ADSP ha un Regolamento in base al quale le operazioni portuali sono individuate dalla legge, poi ci sono altre attività, i "servizi", che l'ADSP ha disciplinato, dividendole in 14 categorie. In tutte le Autorità di Sistema in cui è disciplinata quest'attività, vi sono queste 14 declaratorie. Quindi, ha difficoltà a modificarle, ma soprattutto a capire dove risieda la criticità e soprattutto perché la segnalino gli spedizionieri, quando le imprese portuali non hanno mai manifestato alcuna perplessità. Sostiene che si sta offrendo un servizio in più al porto, agli armatori e alle navi. Non tutte le navi hanno bisogno della valutazione merceologica, quindi al bisogno c'è un operatore che lì prima non c'era e adesso c'è.

Suggerisce di parlarne con l'organizzazione nazionale delle imprese portuali, che poi potrà portare la questione ad un tavolo nazionale, laddove venisse ritenuta di interesse comune.

Non comprende comunque dove sia la criticità, e chiede di esprimerla più apertamente.

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant teme che quest'operatore possa pretendere di essere l'unico a svolgere tali attività, perché è l'unico che ha l'attività di servizio, quando ci sono altre società che controllano che non hanno questa qualifica.

Il Presidente afferma che vi è un soggetto che, in ottemperanza ad un Regolamento, ha presentato una domanda e gli è stata rilasciata l'autorizzazione, ma chiunque volesse può fare altrettanto in qualsiasi momento.

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant afferma che le imprese portuali lo fanno già.

Il Presidente spiega che tutte le imprese portuali fanno sia operazioni portuali, che servizi, e potrebbero chiedere all'AdSP anche questo servizio.

Il rappresentante degli operatori logistici Antonio Musso prova ad interpretare: siccome secondo il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant si tratterebbe di un nuovo soggetto che avrebbe avuto delle condizioni di ingresso più favorevoli, starebbe creando una concorrenza sleale.

Il Presidente segnala che le condizioni di ingresso di una impresa autorizzata a svolgere un servizio sono enormemente più severe, onerose e restrittive rispetto a quelle previste per iscriversi al registro del 68.

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant spiega che si tratta di una questione di trasparenza operativa. Uno entra in un porto, viene autorizzato per 4 anni, in assenza di attrezzature, di investimenti.

Il Presidente afferma trattarsi di un'attività che non richiede attrezzature e investimenti. L'AdSP ogni anno verifica la permanenza e il possesso dei requisiti di tutte le imprese, sia che svolgano operazioni, sia che svolgano servizi.

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant chiede una verifica sulle procedure seguite per autorizzare.



Il Presidente assicura che le verifiche saranno condotte come di consueto nelle forme e nei tempi previsti dalla legge, ma di certo non ex post.

Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario condivide totalmente quanto espresso dal rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant. Chiede di conoscere il numero delle imprese che svolgono questa tipologia di servizio, poiché vi è un po' di confusione. Vi sono imprese in possesso di un articolo 16 o 18, che chiedono una serie di servizi inerenti alla propria attività e vi sono, invece, i cosiddetti "surveyor", e afferma che nel porto di Porto Torres entrano tutti surveyor, anche coloro che arrivano dalla Toscana, da Genova, e non risulta che in Italia ci sia questo tipo di servizio per il surveyor, controllo carico. In questo caso, invece, nel dato di specie, addirittura chi ha la concessione, chi ha quest'autorizzazione, poi manda terzi. Chiede di capire se sia personale proprio, se esistano le assunzioni, e se esistano formalmente le stabili organizzazioni nei vari porti, perché non si può fare un lavoro di service in questa maniera. Esiste l'articolo 68. Se invece si vuole fare un lavoro fisso di controllo carico, fa la stabile organizzazione, presenta il progetto, presenta i contratti di lavoro, e dopodiché può fare quello che vuole. Deve esserci garanzia per tutte le imprese, sul fatto che chi fa una cosa non può fare le altre, o, se le fa, si deve attrezzare nella maniera più precisa. Dopodiché, le Commissioni consultive hanno dato parere favorevole, perché è un parere comunque del tutto non vincolante e perché magari viene esposto e nel rispetto dell'Autorità Portuale vengono accettate le considerazioni che fanno gli Uffici, nessuno mette in discussione.

Il Presidente ricorda che nel Regolamento approvato nel 2022, la smarcatura è uno dei 14 servizi previsti e approvati all'unanimità da tutti. Bisognerebbe accordarsi a livello nazionale per capire se lo si voglia mantenere come servizio, oppure come attività libera con il 68. Ciascuno, nelle proprie rappresentanze istituzionali anche a livello nazionale verificherà quale orientamento vi sia sul punto, perché se l'orientamento è liberalizzare, aprire al massimo con un semplice 68 l'esercizio di quest'attività, l'AdSP non ha alcun problema, ma non è corretto essere l'unico che non lo considera un servizio portuale, mentre tutti gli altri lo considerano tale. Ritiene una garanzia per l'AdSP offrirlo come servizio, perché è molto più controllato.

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

Il Presidente introduce le "Varie ed eventuali" e dà un'informativa sul "Piano di razionalizzazione delle partecipate", che ogni anno l'AdSP presenta, in adempimento dell'obbligo di cui all'articolo 20, comma 1, D.lgs. n. 175/2016, a norma del quale *"Fermo quanto previsto dall'articolo 24, comma 1, le amministrazioni pubbliche effettuano annualmente, con proprio provvedimento, un'analisi dell'assetto complessivo delle società in cui detengono partecipazioni, dirette o indirette, predisponendo, ove ricorrano i presupposti di cui al comma 2, un piano di riassetto per la loro razionalizzazione, fusione o soppressione, anche mediante messa in liquidazione o cessione."* L'AdSP del Mare di Sardegna, al 31.12.2022, detiene tre partecipazioni: una è la Cagliari Free Zone, di cui l'AdSP possiede il 50% insieme al CACIP, l'ALPS, di cui l'AdSP possiede il 16%, e la Kalport, di cui possiede il 100%. L'Ente prevede il mantenimento delle partecipazioni, atteso che le stesse, allo stato attuale, sono necessarie e funzionali alla realizzazione dei compiti dell'Ente e, comunque, normativamente previste.

Il Presidente tiene, in particolare, a ricordare con affetto la dottoressa Monica Cozzi, validissima collaboratrice dell'AdSP, giovane collega, responsabile dell'Ufficio Demanio di Porto Torres, che purtroppo è mancata per un male incurabile. Comunica che il giorno successivo si svolgeranno le esequie a Porto Torres.

Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario esprime il proprio cordoglio per la scomparsa della dott.ssa Monica Cozzi, dipendente e collega dell'AdSP in forza alla sede di Porto Torres.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

Porti di: Cagliari | Olbia | Porto Torres | Oristano | Golfo Aranci | Portovesme | Santa Teresa Gallura | Arbatax

Non essendovi ulteriori interventi, ringrazia i componenti l'Organismo di partenariato per la partecipazione e dichiara conclusa la seduta alle ore 13:40.

Il Segretario Generale
Avv. Natale Ditel

Il Presidente
Prof. Avv. Massimo Deiana