

quale il suddetto Collegio, vista la relazione del Presidente e le considerazioni ivi contenute e accertato che:

1. vi è corrispondenza tra le somme accertate impegnate in ciascun capitolo e le risultanze delle scritture contabili;
2. vi è concordanza tra il saldo dell'Istituto Tesoriere al 31.12.2010 ed il saldo contabile di cassa;
3. è stata accertata la concordanza tra i residui attivi e passivi provenienti dagli esercizi precedenti di quelli formatisi nell'esercizio e le risultanze contabili;
4. è stata verificata la correttezza della determinazione del risultato di amministrazione;

fa presente che, *“fatte salve le osservazioni e i rilievi formulati nei verbali redatti dal Collegio nell’anno 2010 a seguito delle verifiche periodiche sull’attività gestionale ed amministrativa dell’Ente, esprime parere favorevole per l’approvazione del rendiconto generale 2010, ai sensi dell’articolo 9 comma 3 lett. d) della Legge 84/94”*;

VERIFICATO che al momento della votazione è presente il quorum (1/3) previsto in seconda convocazione;

DELIBERA

a maggioranza dei presenti, con sei voti a favore e due contrari, di approvare il rendiconto generale 2010, con i relativi allegati, che presenta i seguenti risultati:

Disavanzo finanziario di competenza	€ 6.025.311,57
- Avanzo Economico	€ 13.771.477,93
- Avanzo di Amministrazione	€ 58.813.398,86
<i>di cui vincolato</i>	€ 41.549.785,10
<i>disponibile</i>	€ 17.263.613,76
- Fondo di cassa finale	€ 83.875.285,69

Il disavanzo finanziario trova copertura nell'utilizzo dell'avanzo di amministrazione disponibile ai fini del raggiungimento del pareggio di bilancio.

La presente delibera diventerà esecutiva dopo l'approvazione del Ministero dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

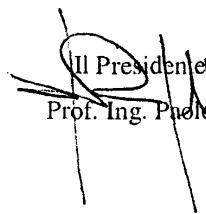
Il Segretario Generale

Dott. Vincenzo Mucci

Vincento Mucci

Il Presidente

Prof. Ing. Paolo Fadda



RENDICONTO GENERALE 2010

- . **Nota della Presidenza sul Conto Consuntivo generale dell'esercizio 2010**
- . **RELAZIONE SULLA GESTIONE**
- . **RELAZIONE DEL COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI**
- . **CONTO DI BILANCIO**
 - RENDICONTO FINANZIARIO DECISIONALE
 - * TABELLA ARTICOLATA SECONDO LE DIVERSE MISSIONI ISTITUZIONALI (ART.37, punto 3) Regolamento di Amministrazione e Contabilità)
 - RENDICONTO FINANZIARIO GESTIONALE
 - * TABELLA NOTA M_TRA/PORTI/3613 DEL 10.03.2011 "VERIFICA RISPETTO DEI LIMITI DI SPESA"
- . **CONTO ECONOMICO**
 - * QUADRO DI RICLASSIFICAZIONE DEI RISULTATI ECONOMICI CONSEGUITI
- . **STATO PATRIMONIALE**
 - * ELENCO DESCRITTIVO DEI BENI APPARTENENTI AL PATRIMONIO IMMOBILIARE DELL'ENTE ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO
- . **NOTA INTEGRATIVA**

ALLEGATI



- Situazione Amministrativa
 - Elenco Residui Attivi
 - Elenco Residui Passivi
 - Copia Bilancio Società partecipata

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

PAGINA BIANCA

Nota della Presidenza sul Conto Consuntivo generale dell'esercizio 2010

L'allegata documentazione reca il rendiconto – ovviamente sotto il profilo finanziario/contabile – dell'attività svolta dall'ente nell'anno 2010.

L'attività stessa, naturalmente, si è incentrata sull'attuazione di interventi in linea con quanto contenuto nel Piano Operativo Triennale 2007/2010 - approvato ad inizio 2008, aggiornato, da ultimo, lo scorso anno - che ha tracciato la politica di intervento della Autorità Portuale, basata fondamentalmente su tre aspetti principali:

1. definizione di nuove funzioni del porto e potenziamento del traffico tradizionale;
2. nuovo piano regolatore ed avvio della zona franca e del distretto industriale;
3. potenziamento infrastrutturale, organizzativo ed amministrativo del porto e della sua struttura di governo.

Considerato che il bilancio consuntivo dell'anno 2010 è l'ultimo – per la prossima scadenza del mandato – che l'attuale presidenza è chiamata a sottoporre al Comitato portuale, per la conseguente adozione e la successiva approvazione ministeriale, la presente nota di accompagnamento vuole rappresentare l'occasione per fornire un quadro di sintesi dell'attività complessivamente svolta – ed attualmente in fase di completamento – per il perseguimento nel corso del mandato degli obiettivi del ricordato Piano Operativo Triennale.

1. Definizione di nuove funzioni del porto e potenziamento del traffico tradizionaleSegmento dei container

A seguito della crisi dei container del 2008 per l'uscita di Maersk dal porto di Cagliari, il conseguente crollo del traffico e la seria crisi occupazionale, abbiamo assunto la decisione di confermare la fiducia alla Conship, nonostante le pressioni di alcune autorevoli componenti della comunità locale per indire una nuova gara internazionale finalizzata all'acquisizione di un nuovo gestore per il terminal container. I risultati di tale decisione, compendiati nel grafico dei movimenti container di questi anni, sono stati molto positivi, soprattutto se confrontati con quelli del periodo 2009/2011 degli altri porti di transhipment nazionali ed europei. Inoltre negli anni 2010/2011 gli interventi sulle tasse di ancoraggio hanno consentito di conservare prima e, ci si augura, di potenziare nell'anno in corso il ruolo del porto nel mercato del mediterraneo. Con Gioia Tauro e Taranto è stata costituita l'associazione IMETA –Italian Mediterranean Transhipment Association– che riprendendo l'analisi effettuata dalla presidenza del porto di Cagliari sulle prospettive di sviluppo del transhipment nazionale¹, ha come obiettivo quello di promuovere e consolidare la funzione del transhipment dei tre porti nazionali nella concorrenza mediterranea. Parallelamente all'attività di istituto è stato promossa dall'Università di Cagliari, con la quale vi è da tempo un rapporto consolidato di collaborazione, un'importante ricerca sul ruolo del transhipment nel Mediterraneo giunta a conclusione e pubblicata nel 2010/11, finanziata dal Ministero della Ricerca Scientifica, a cui hanno preso parte quattro università italiane (Politecnico di Bari, Dipartimento di Ingegneria del Territorio di Cagliari, Dipartimento di Informatica, Matematica, Elettronica e Trasporti di Reggio Calabria e Dipartimento di Ing. Civile di Roma Tor Vergata). Tale ricerca ha chiarito il ruolo che potenzialmente potrà rivestire l'asse dei tre porti hub nazionali se posti a

¹ “Trecento idee per lo sviluppo delle infrastrutture nel Paese” Ministero delle Infrastrutture – Dicembre 2007
pagg.377-382

sistema (Cagliari, Gioia Tauro e Taranto), in particolare sgombrando il campo dalle strumentali posizioni di chiusura degli altri porti italiani mai supportate da approfondimenti tecnico-scientifici².

Segmento dei RO-RO

Insieme al traffico passeggeri del cabotaggio nazionale questo è stato ed è tuttora il settore in sofferenza. L'acquisizione del primo vettore che ha avviato a partire dal 2009 il collegamento con la Spagna ed il porto hub di Salerno con navi tutto merci ha solo in parte arginato il lento declino del porto di Cagliari che ha avuto inizio a partire dagli anni '90. Il degrado dei servizi Tirrenia ha lentamente determinato lo spostamento anche del traffico generato dalle aree del sud dell'isola verso i porti di Olbia e Portotorres. L'Autorità portuale di Cagliari a più riprese ha sensibilizzato la Presidenza della Giunta regionale e gli Assessori dei Trasporti con proposte volte alla definizione di un differente regime delle concessioni di trasporto in cabotaggio a tutela delle imprese³. Come si può evincere dalla consultazione di tali studi, il recente esito positivo di privatizzazione della compagnia Tirrenia non è di per se stesso condizione sufficiente per poter riequilibrare il movimento delle merci fra i porti dell'isola.

La crisi economica di questi anni ha inoltre determinato l'ulteriore sensibile contrazione del traffico dell'ultimo biennio 2009/2010, come testimoniato dal grafico allegato.

A fronte di tale problematicità, è stata avviata la realizzazione del nuovo terminal hub RO-RO dell'avancoporto di ponente del porto canale al servizio di navi tutto merci. Le analisi messe a punto dalla A.P. sulla prospettiva di sviluppo del trasferimento di semirimorchi dalla strada al mare sono state discusse in sede nazionale ed europea, in particolare con alcuni potenziali partner spagnoli che hanno manifestato grande interesse anche alla co-partecipazione nella realizzazione e gestione del terminal stesso⁴. Questa opportunità è stato l'elemento più importante che ha consentito di inserire il porto di Cagliari nelle reti delle autostrade del mare, dalle quali nella prima versione di assetto, predisposta dal Governo nazionale per l'E.U., il porto di Cagliari ne era escluso.

L'analisi trasportistica a supporto del progetto ha evidenziato come la funzione hub risulti essenziale per rendere competitive le vie di mare rispetto a quelle di terra e come il porto di Cagliari, per svolgere tale funzione, debba possedere determinati requisiti affinché tale opportunità possa venire realizzata. Il cambiamento di prospettiva è stato dunque quello di pensare per il nuovo terminal a funzioni non legate esclusivamente al cabotaggio nazionale ma al contrario a prevalenti servizi diffusi mediterranei al fine di rendere maggiormente appetibile la zona franca ed il distretto industriale del porto Cagliari.

Segmento passeggeri nei collegamenti di cabotaggio

L'analisi di cui al punto precedente circa il ruolo della compagnia di bandiera Tirrenia nella erosione di traffico del porto di Cagliari è impietosa se ci si riferisce alla mobilità delle persone. Il degrado dei servizi è stato tale da generare nell'ultimo ventennio un serio danno per la collettività

² "I porti container italiani nel sistema euro-mediterraneo" Progetto di rilevante interesse nazionale, pubblicato a cura di F. Russo da F. Angeli ed. Vol.1 e 2 ; "Linee guida per la competitività dei porti container italiani nel sistema euro-mediterraneo" Laruffa ed.(in stampa)

³ L'ultimo documento "Rapporto sulla crisi del porto di Cagliari nei settori passeggeri e merci via RO-RO" è stato sottoposto all'attenzione del Presidente dell'Amministrazione regionale il 16 Agosto 2010. Ad esso è stato allegato lo studio a cura della Confindustria sez. Trasporti "La strada migliore per portare la merce in Sardegna" relativo all'impatto sui consumi energetici e sull'ambiente determinato dalle percorrenze giornaliere dei mezzi pesanti in trasferimento da e per i porti a nord della regione. I due documenti sono consultabili.

⁴ In due meeting a Roma e Cagliari è stato discusso il progetto con i porti di Barcellona, Valencia e Algeciras e con i rappresentanti delle regioni della Catalogna e della Murcia. L'interesse è stato suggellato con la partecipazione congiunta ad una prima proposta avanzata nel progetto ENPI, che purtroppo non è andata a buon fine.

regionale. L'abbondante rassegna stampa di questi ultimi anni offre un inequivocabile quadro della situazione.

La ripresa dei traffici è, ora come in passato, legata alla necessità che la Regione sarda svolga il ruolo di pianificazione attiva nel comparto, che disponga per servizi efficaci, efficienti ed economici, ma soprattutto che controlli costantemente nel corso del tempo la rispondenza fra quanto pianificato e quanto erogato. Il leggero recupero di traffico del 2009/2010 è stato prevalentemente determinato dalla presenza di servizi aggiuntivi di operatori terzi nel periodo estivo.

Segmento crociere

I risultati conseguiti con l'azione congiunta di questi anni, da un lato di riduzione delle tasse portuali e delle tariffe dei servizi di pilotaggio, rimorchio e ormeggio, dall'altro di promozione e marketing del porto e dell'accoglienza a bordo nave sono molto lusinghieri. L'A.P. ha promosso il porto di Cagliari nelle importanti fiere di Miami (2008/9/10/11), Barcellona (2009/10), Nizza (2010), Venezia (2009/2010/2011) presentando la proposta del Marchio di Qualità quale fattore base della propria offerta di servizi alle crociere. Insieme alle A.P. di Olbia/Golfo Aranci/Portotorres, e Civitavecchia ha promosso al convegno di Nizza il progetto per le crociere del Tirreno sul quale ha trovato elevato interesse da parte dei porti delle regioni Liguria e Toscana. Grazie alle indagini ripetute annualmente di “*customer satisfaction*” siamo stati in grado di progettare nuovi prodotti e migliorare il nostro appeal nei confronti degli operatori.

Al di là dei numeri che comunque vedono per l'anno in corso (2011) un ulteriore incremento del 62% delle presenze rispetto al passato anno, con una previsione di oltre 260.000 crocieristi in transito ed al momento di 160 navi prenotate, l'efficienza del porto di Cagliari è cresciuta già nel biennio 2006/2008 da 0,543 a 0,977, passando nella classifica dei porti italiani dall'ultimo posto del 2006 al settimo posto, su quattordici censiti, del 2008⁵. L'inserimento di Cagliari, quale meta stabile, negli itinerari di alcuni dei maggiori operatori al mondo (Royal Caribbean, Costa, Silver Sea), il ritorno nel 2011 della MSC con due toccate test dopo l'esperienza negativa avuta in passato a Cagliari, l'autorizzazione dell'8 Aprile 2011 del Ministero dell'Ambiente per l'escavo del molo crociere, il prossimo bando in global service del terminal crociere e dei servizi ai crocieristi che ha atteso questa autorizzazione del Ministero per offrire tutti i requisiti di interesse dei potenziali partecipanti alla gara, completeranno per la prossima stagione il programma di lavoro che ci siamo dati ad inizio mandato. Oramai Cagliari è divenuta un riferimento importante da parte delle compagnie armatoriali.

Rinfuse solide e liquide

Come è noto questi due segmenti di traffico sono quelli tradizionalmente sensibili l'uno all'andamento del mercato mondiale del petrolio, l'altro all'andamento dell'economia interna. Il terminal petrolifero mantiene nel tempo il suo traffico con variazioni da un anno all'altro contenute nel 10% sul suo valore medio di 25 milioni di tonnellate annue. Per le rinfuse solide, viceversa, nonostante la crisi economica, nel 2009 e nel 2010 si è registrata una ripresa del traffico presumibilmente influenzata anche dalla politica di contenimento dei costi complessivi del porto. L'appontamento in corso dell'area delle rinfuse nel porto canale, con oltre 800ml di nuove banchine ed oltre 25ha di aree per accogliere aziende del settore, potrà prossimamente incrementare consistentemente le movimentazioni di rinfuse, per l'opportunità di lavorare anche merci non destinate al mercato interno.

⁵ A. Di Vaio, F. Medda, L. Trujillo “*An analysis of the efficiency of italian cruise terminals*” International Journal of Transport Economics, F. Serra ed. Pisa/Roma Febbraio 2011

Dipotismo

La presenza di natanti e clienti è consistentemente aumentata grazie alla presenza delle nuove concessioni sul fronte della via Roma. La pianificazione di tutti gli specchi acquei dell'intero fronte città, che sarà possibile attuare a seguito dell'approvazione del nuovo piano regolatore portuale, consentirà fra breve di poter dare adeguata sistemazione al comparto, anche grazie all'ormai prossimo bando per la realizzazione del primo lotto del distretto della nautica sull'avancoporto di levante del porto canale.

Un aspetto non secondario nella promozione del porto è stato inoltre quello delle manifestazioni sportive e non, che in quest'ultimo triennio sono state incentivate. Medcup alla terza edizione, RC44, Melges24, Sandalion Cup, Manifestazione Volkswagen, Prix Italia, sono le più importanti portate ex novo nel corso del mandato.

2. Nuovo piano regolatore ed avvio della zona franca e del distretto industriale

Il nuovo Piano Regolatore Portuale è stato approvato e pubblicato in gazzetta ufficiale il 20 Settembre 2010. Da quel momento si è dato legittimamente corso all'attività di progettazione ed appalto di importanti interventi già programmati, mentre sono state avviate numerose altre iniziative di cui si dirà al punto successivo.

Nel corso dell'iter di approvazione del PRP è stata anche predisposta una variante al vecchio piano regolatore portuale con riferimento alle variazioni d'uso degli specchi acquei del fronte urbano di via Roma. Tale variante, approvata oltre un anno prima dell'entrata in vigore del nuovo PRP, ha consentito di dare legittimità alla presenza del gestore della nuova marina, avviando regolarmente le attività diportistiche nel cuore del porto storico al centro della città.

L'approvazione del PRP ha inoltre consentito di chiudere l'interminabile procedura, iniziata alla fine degli anni '90, di delimitazione delle aree del porto canale di pertinenza del demanio marittimo. In riferimento agli atti amministrativi preliminari per l'avvio del marketing territoriale della Zona Franca e del Distretto industriale essi sono stati tutti completati ed approvati dal Comitato portuale con l'ultimo atto in ordine di tempo del **24 Marzo 2010**, relativamente al Piano di Sviluppo ed al Piano Operativo. Si è ormai da tempo in attesa dell'adesione formale alla Società Cagliari Free Zone da parte dell'Amministrazione Regionale della Sardegna, della Provincia di Cagliari e del Comune di Cagliari. L'atto politico di adesione è indispensabile per poter avviare la gara internazionale di selezione dell'Advisor/Developer, il quale procederà, una volta selezionato e sotto la vigilanza del Comitato portuale stesso, all'espletamento della gara di selezione delle aziende da insediare nei distretti. Ciò nel rispetto dei dettami della legge, e secondo quanto ripetutamente rimarcato dal Comitato portuale e stabilito nei Patti Parasociali approvati nella seduta del Comitato portuale del 29 Ottobre 2009.

3. Potenziamento infrastrutturale, organizzativo ed amministrativo del porto e della sua struttura di governo

Una delle prime emergenze connessa agli interventi di potenziamento del porto è stata quella legata all'impegno, con atti giuridicamente vincolanti, delle risorse assegnate o trasferite alle Autorità portuali tramite le l.n. 413/98, 488/99, 388/00, 166/02. Tali risorse con scadenza definitiva al 15 Marzo 2011 erano destinate in buona parte ad opere la cui realizzazione era subordinata all'approvazione del piano regolatore portuale. L'importo complessivo a disposizione della A.P., derivante da tali leggi, di circa € 56,8 mil è stato speso o impegnato quasi interamente, per un importo di circa € 55 mil. Di tale importo, successivamente all'entrata in vigore del nuovo piano

regolatore portuale (20/9/2010) sono stati spesi od impegnati € 16,2 mil., consentendo all'A.P. di chiudere molto positivamente gli impegni assunti, in considerazione soprattutto del fatto che il termine ultimo di impegno delle somme (15/3/2011) era contenuto nella l.n.10/2011 emanata il 26 Febbraio 2011!

Un'altro aspetto importante è stato quello di individuare nuove risorse per l'infrastrutturazione del porto in assenza di finanziamenti da parte dello Stato in questi ultimi anni di forte contrazione di risorse. L'accordo di programma, stipulato con la Regione il 20 Dicembre 2008, ha consentito alla AP di poter disporre, attraverso due convenzioni separate, dei primi **40 mil.** di €. sul totale dell'accordo pari a **132 mil.** di €.

Tali risorse sono state impegnate in larga misura per opere (Terminal RO-RO, Distretto della Nautica, Capannone Nervi), ed il resto, pari a 6mil. di euro. per attività di promozione, marketing, manutenzione evolutiva, formazione e ricerca applicata finalizzata ad innalzare la competitività del porto.

Di seguito si richiamano gli appalti ed i progetti effettuati nel periodo del mandato.

Opere Appaltate

Manutenzione straordinaria dente d'attracco radice del Molo Rinascita € 1.417.073,52

Completamento del banchinamento lato sud del Porto Canale II° lotto € 17.977.147,01

Infrastrutturazione aree zona G2E porto canale € 6.642.542,91

Consolidamento statico del "Capannone Nervi" € 1.886.388,10

Manutenzione straordinaria banchina est canale S. Bartolomeo € 1.578.330,23

Intervento di consolidamento della calata a ponente della radice del Molo Sabaudo € 988.683,73

Infrastrutturazione aree G2E* Porto Canale € 8.444.841,63

Manutenzione water-front portuale € 656.962,35

Risanamento conservativo immobile di Via Riva di Ponente € 2.310.782,56

Banchinamento lato sud ovest Porto Canale I° lotto € 22.772.579,66

Arredo urbano del molo Ichnusa € 668.300,00

Ripristino dell'originaria efficienza strutturale del Molo Dogana € 1.414.211,59

Interventi diversi di manutenzioni straordinarie (2008/2010) circa 5.600.000

Ampliamento e miglioramento dell'impianto di videosorveglianza € 190.000,00

Interventi di completamento del terminal crociere: circa 20 diverse procedure fra cui impianti, finiture ed arredi interni, collegamenti alle reti tecnologiche, ect. € 402.890

Realizzazione di un'infrastruttura in fibra ottica -terminal crociere € 244.237,00

Opere in corso di Appalto

Manutenzione specchi acquei Molo Ichnusa € 3.200.000

I° Lotto Distretto della Nautica – Opere a Terra € 7.067.901,22

Nuova darsena pescherecci nel porto storico 6.992.486,08

Il totale degli importi per opere appaltate nel corso del mandato è di oltre **€ 90 milioni**

Affidamento di servizi significativi

Servizio di ronda

Servizio di vigilanza

Global service "Terminal Container" Affidamento del terminal con annessi servizi ai crocieristi (in corso)

Global service per servizi portuali diversi Consip

Servizio di parcheggio auto

Concessione aree di sosta semirimorchi (in corso)

Servizio di controllo automatizzato delle aree per la sosta dei semirimorchi (in corso)

Progettazioni Significative (Affidamenti)

“*Distretto della Nautica*” – Avamponto di levante Porto Canale – Progetto definitivo e VIA I° e II° Lotto (Gara di Progetto)

“*Nuovo Terminal RO-RO*” –Avamponto di Ponente Porto Canale – Progetto definitivo (Genio Civile OO.MM.)

Redazione della VIA Nuovo Terminal RO-RO (Gara di Progetto)

Prosecuzione Banchinamento lato di levante Porto Canale – Progetto definitivo- Genio Civile OO.MM.

*Progetto Definitivo Infrastrutture Aree G2E** Porto Canale (CACIP)

P.I.F. Punto di Ispezione Frontaliero – Progetto Preliminare e Definitivo (Gara di Progetto)

“*Ristrutturazione stabile AP via Riva di Ponente*” Progetto definitivo ed esecutivo

Redazione VIA “Darsena Pescatori Porto Storico” (Gara di Progetto)

Redazione VIA “Darsena Porto Foxi” Distretto Petrochimico di Sarroch (Gara di Progetto)

Redazione VAS –“Nuovo Piano Regolatore Portuale”- (Gara di Progetto)

Redazione Studio di Settore dei “*Collegamenti stradali e ferroviari, analisi di compatibilità dei traffici marittimi in relazione alla configurazione di piano*” -Nuovo Piano Regolatore Portuale- (Gara di Progetto)

Redazione Studio di Settore “*Analisi storica e previsione di traffico marittimo*” -Nuovo Piano Regolatore Portuale- (Affidamento Diretto)

Redazione Studio di Settore “*Ipotesi di sviluppo del porto di Cagliari*” -Nuovo Piano Regolatore Portuale- (Affidamento diretto)

Redazione Studio di Settore “*Verifica del piano delle correnti interne al porto*”-Nuovo Piano Regolatore Portuale- (Affidamento Diretto)

Redazione Studio di Settore “*Stabilità delle banchine a quota -18*” -Nuovo Piano Regolatore Portuale- (Affidamento Diretto)

Redazione Studio di Settore sulle ”*Caratteristiche idrogeologiche ed idrauliche dei corsi d'acqua che sversano in porto*”- Nuovo Piano Regolatore Portuale (Affidamento diretto)

Redazione Studio di Settore “*Rilievo topografico piano-altimetrico delle aree portuali nonché per la redazione del rapporto sulla sicurezza in ambito portuale*”-Nuovo Piano Regolatore Portuale (Affidamento diretto).

Redazione “*Piano Operativo Triennale Aggiornamento 2007/2009*” (Affidamento Diretto)

Affari generali

Sono stati realizzati e avviati:

Nuovo sito istituzionale dell’Ente

Nuovo regolamento del Comitato portuale

Regolamento di gestione delle aree demaniali

Nuova pianta organica dell’ente

Piano di sviluppo della zona franca

Statuto e patti parasociali di “Cagliari Free Zone” con allargamento dell’azionariato

Documento programmatico della sicurezza del porto

Regolamento sul procedimento amministrativo

Regolamento di esercizio delle operazioni portuali

In considerazione dell'attività svolta, e con particolare riferimento all'impegno di risorse che a più riprese lo Stato, il Ministero vigilante, il Collegio dei Revisori e non ultimo l'Ispettore del MEF hanno fatto rilevare come non tempestivamente utilizzato per le finalità per le quali erano state assegnate, con non positivi riflessi sul rilancio dell'occupazione e dell'economia dell'area, grazie anche all'approvazione del PRP, il ritardo è stato totalmente colmato.

Cagliari, 3 maggio 2011

F.to

*Il Presidente
(Prof. Ing. Paolo Fadda)*

