



RELAZIONE ANNUALE 2020

ai sensi dell'articolo 9 comma 5, lettera e) della Legge n. 84/1994,
così come modificata dal D. Lgs. 4 agosto 2016 n. 169 e dal D. Lgs. 13 dicembre 2017 n. 232



Autorità di Sistema Portuale del Mare di
Sardegna Sede Legale: Molo Dogana -
09123 Cagliari
Tel. +39 070.679531
info@adspmaredisardegna.it
adsp@pec.adspmaredisardegna.it
www.adspmaredisardegna.it
Presidente: Prof. Avv. Massimo Deiana
Segretario Generale: Avv. Natale Ditel

Si ringrazia l'intera Struttura dell'Ente per aver fornito il contributo alla redazione del presente documento



INDICE

1. Aspetti organizzativi.....	p. 5
1.1. Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla riorganizzazione della struttura organizzativa in ottemperanza delle disposizioni sul lavoro in <i>smart-working</i> e gli eventuali costi sostenuti.....	p. 5
1.2. Compilazione della tabella allegata relativa al personale.....	p. 6
2. Attività operativa, pianificazione e sviluppo del porto.....	p. 6
2.1. Indicazione della data di approvazione del Piano Operativo Triennale vigente e della revisione annuale.....	p. 6
2.2. Aggiornamenti sulla realizzazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale.....	p. 6
2.3. Svolgimento di attività connesse alla normativa emergenziale per la pandemia.....	p. 10
2.4. Compilazione della tabella allegata con i dati relativi al traffico di merci e passeggeri per ciascun scalo di competenza più una tabella compilata con i totali.....	p. 12
2.5. Indicazione della percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle entrate correnti.....	p. 12
2.6. Indicazione della percentuale relativa alla spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale.....	p. 12
2.7. Compilazione della scheda allegata relativa all'indicazione della percentuale relativa alla spesa, in conto competenza e in conto residui, per l'avanzamento delle opere infrastrutturali rispetto alle uscite in conto capitale, in conto competenza e in conto residui.....	p. 12
3. Attività svolte in ambito portuale.....	p. 12
3.1. Articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/94.....	p. 12
3.1.1 Notizie sulla revisione annuale del Piano Organico del Porto.....	p. 12
3.1.2 In considerazione della proroga <i>ex lege</i> delle autorizzazioni e concessioni, fornire solo notizie di carattere generale su eventuali criticità verificatesi e su eventuali nuovi rilasci di autorizzazioni o concessioni.....	p. 13
3.1.3. Notizie in merito all'applicazione art. 199, comma 1, lett. b) del decreto legge n. 34/2020, conv. in legge n. 77/2020.....	p. 14
3.1.4 Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'articolo 17.....	p. 14
3.1.5 Notizie in merito all'applicazione del comma 15 bis dell'articolo 17.....	p. 14
3.2. Articolo 68 del codice della navigazione: eventuali notizie rilevanti in merito all'attività amministrativa svolta.....	p. 14
4. Manutenzione ordinaria/straordinaria e interventi infrastrutturali – Opere di grande infrastrutturazione.....	p. 15
4.1 Compilazione dell'unità scheda relativa agli Interventi ricompresi nell'elenco annuale 2020 del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: Stato di attuazione degli interventi programmati per il 2020, alla data del 31/12/2020.....	p. 15
4.2 Compilazione dell'unità scheda relativa alle Opere di grande infrastrutturazione: Elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione con indicazione della relativa fonte.....	p. 15
5. Gestione del demanio.....	p. 16
5.1 Notizie in merito all'applicazione dell'articolo 199, comma 1, lett.a) del decreto legge n. 34/2020, conv. in legge n. 77/2020.....	p. 16



Relazione annuale 2020

5.2	Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi e azioni di recupero per morosità.....	p. 16
6.	Tasse portuali.....	p. 18
6.1	Notizie in merito alla eventuale percentuale di calo delle Entrate.....	p. 18
6.2	Compilazione dell'allegata tabella sulle entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali.....	p. 18



1. Aspetti organizzativi

1.1. Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla riorganizzazione della struttura organizzativa in ottemperanza delle disposizioni sul lavoro in *smart-working* e gli eventuali costi sostenuti.

La situazione emergenziale derivante dalla pandemia di COVID-19 ha determinato la necessità di riorganizzare e ridefinire le modalità operative in ambito lavorativo. Se da un lato sono emersi i limiti dello *smart working*, in relazione a specifici contesti nell'ambito dei quali lo svolgimento della prestazione in presenza è da ritenersi inderogabile, dall'altro è stata riscontrata una notevole capacità di resilienza e di prontezza nell'ottimizzazione delle risorse disponibili, delineando modalità operative improntate alla valorizzazione del singolo, con l'obiettivo di creare un *team* coeso e capace di potenziarne le competenze.

Su iniziativa della Direzione Pianificazione e Sviluppo e dell'Ufficio ICT, nel corso del 2020, quale obiettivo di *performance* dirigenziale, è stata così realizzata la Piattaforma Aziendale Multitasking (PAM).

Una vera e propria intranet dell'Ente, basata sull'applicativo Sharepoint (sistema di Content Management sviluppato da Microsoft), che consente, grazie alla semplice e costante implementazione dei *tools* di sistema applicabili, di dislocare parte dell'attività del personale su un unico ambiente virtuale di lavoro, accorciando, così, ulteriormente le distanze tra uffici, sedi e, soprattutto, rendendo accessibili i contenuti in qualunque momento e da qualsiasi dispositivo con un semplice login sul profilo aziendale Microsoft 365.

Il Progetto della PAM nasce da un'esperienza maturata dalla DPS in pieno lockdown, nella primavera 2020, che ha dato vita alla "Bacheca DPS", luogo virtuale per la condivisione di documenti, informazioni ed idee della Direzione, che si è mostrato strumento fondamentale per la crescita del gruppo di lavoro della Direzione stessa. Grazie al successo della Bacheca, lo strumento è stato replicato per l'intera AdSP, mediante appunto la PAM, che rappresenta ora la base di partenza a disposizione dell'organizzazione nel suo complesso e delle singole Direzioni per incentivare il coinvolgimento dei singoli, stimolandone la partecipazione e determinandone la crescita attraverso confronto e condivisione.

Non meno rilevante è stato l'apporto determinato dalla possibilità di effettuare la formazione on-line sulle tematiche dell'Anticorruzione e della Trasparenza, e della Performance e Valutazione, che ha assicurato la continuità dei percorsi che l'AdSP aveva impostato con i corsi da svolgersi in presenza.

Sono cinque le sezioni presenti sulla PAM, tutte facilmente aggiornabili, implementabili e di pronta consultazione: Informazione, Formazione, Condivisione, Anticorruzione & Trasparenza, Rassegna stampa.

La prima, dedicata all'"Informazione", raccoglie le principali indicazioni di interesse generale per tutto il personale dell'Ente: ordini di servizio, procedure di accesso al welfare aziendale, comunicazioni interne, elenco telefonico degli uffici, degli stakeholder dell'AdSP e tanti altri contenuti utili al funzionamento.

La pagina della "Condivisione" è, invece, dedicata interamente alla diffusione dell'esperienza e delle competenze lavorative maturate, ma anche a quelle acquisite attraverso la formazione che, annualmente, l'AdSP garantisce al proprio personale dipendente. Materiale che, nella sezione, trova spazio in un apposito contenitore, il Best Practices Repository, all'interno del quale ciascun dipendente può depositare, per la consultazione generale e condivisa, proposte di buone pratiche per un'azione dell'Ente al passo con le dinamiche del settore portuale, marittimo, tecnologico e ambientale. Sarà inoltre possibile, grazie al costante aggiornamento a cui la stessa verrà sottoposta, accedere ai collegamenti ai diversi siti web che offrono documenti ed informazioni preziose per l'attività dell'Ente.

Relativamente alla "Formazione", la PAM consente di condividere digitalmente il percorso formativo del personale dipendente nella chiave innovativa dello *sharing for arising*: la condivisione, cioè, di informazioni rilevanti generate o favorite dall'Ente per far incrementare le potenzialità dello stesso. Parte principale della pagina è quella dedicata al *know-how sharing* – così come già sperimentato dalla DPS sulla propria Bacheca Sharepoint nel corso dell'attività in lavoro agile della primavera 2020 – che consente di condividere "esperienze e materiali formativi" attraverso la diffusione di informazioni e di risorse digitali di vario genere (Files, Video, etc.) rese disponibili al personale nel corso dell'attività di formazione programmata dall'AdSP. La condivisione avviene semplicemente con un *upload* dei files nella pagina, dalla



Relazione annuale 2020

quale, successivamente, chiunque potrà scaricare il materiale disponibile. È, altresì, possibile inserire collegamenti ad altri siti web esterni, purché pertinenti con la materia della formazione. Nella stessa sezione, infine, sono stati inseriti dei collegamenti alla pagina dedicata alla "Performance e formazione", da cui è possibile visualizzare il percorso formativo approvato dall'Ente con il Piano della Formazione, in materia di performance, rivolto a tutto il personale dirigente e non.

In linea con l'obiettivo di una "Formazione a Distanza sempre disponibile" descritto nella precedente sezione, quella dedicata all'"Anticorruzione e Trasparenza" è stata creata per mettere a disposizione del personale tutti gli aggiornamenti ed i documenti relativi alla materia, sia da un punto di vista informativo che formativo, con possibilità di accesso a corsi e a test di verifica sull'apprendimento. Sull'aspetto più specifico dell'Anticorruzione, la pagina prevede un canale per la formazione con un costante aggiornamento dei corsi disponibili in applicazione all'evoluzione del dettato normativo ed in base alle esigenze di formazione previste dal Piano triennale per la prevenzione della corruzione. Relativamente alla Trasparenza, i contenuti verranno selezionati secondo un "taglio" operativo al fine di formare ed aggiornare il personale sui contenuti da pubblicare. Ulteriori corsi specifici sulle aree di rischio seguono le linee guida stabilite dal Piano della formazione in materia di Anticorruzione e Trasparenza.

Un'ultima sezione è dedicata alla Rassegna Stampa, con accesso alla pagina nella quale sono raccolte tutte le notizie diffuse dai media sull'attività dell'AdSP del Mare di Sardegna e ai vari siti di informazione sulle portualità italiane ed internazionali.

Va evidenziato che la creazione delle piattaforme digitali sopra richiamate è avvenuta interamente *in-house*, senza ricorso a supporti esterni, ma avvalendosi delle professionalità a disposizione dell'Ente e, dunque, senza oneri aggiuntivi a carico delle casse dell'Autorità.

Il costo sostenuto dall'Ente al 31.12.2020 per l'attivazione delle postazioni lavorative in modalità agile è stato pari ad €. 17.056,61 comprensivo di assistenza telematica da remoto e così suddiviso:

ATTIVAZIONE N. 39 POSTAZIONI PER LAVORO AGILE - ATTIVITA` CONNESSA ALL` EMERGENZA COVID-19° RATA	€	2.228,94
SERVIZIO DI ASSISTENZA TECNICA PER N.6 POSTAZIONI DI SMART WORKING PER N.6 MESI - attività connesse all'Emergenza COVID-19	€	5.929,20
SERVIZIO DI ASSISTENZA TECNICA PER N.6 POSTAZIONI DI SMART WORKING PER N.6 MESI - attività connesse all'Emergenza COVID-19	€	3.908,88
NOLEGGIO BIMESTRALE NOTEBOOK LENOVO 15" USO SMART WORKING - attività connesse all'Emergenza COVID-19	€	280,60
ACQUISTO N.1 HARD DISK ESTERNO AD USO DELL` UFFICIO APPALTI - PR.SP.CAS. 71 - attività connesse all'Emergenza COVID-19	€	194,99
ACQUISTO N. 4 PC HP DA DESTINARE ALLO SMART-WORKING - attività connesse all'Emergenza COVID-19	€	1.952,00
ACQUISTO N. 2 PC ASUS DA DESTINARE ALLO SMART-WORKING - attività connesse all'Emergenza COVID-19	€	2.562,00
TOTALE	€	17.056,61

1.2. Compilazione della tabella allegata relativa al personale. (All.1)

2. Attività operativa, pianificazione e sviluppo del porto

2.1. Indicazione della data di approvazione del Piano Operativo Triennale vigente e della revisione annuale.

Il Piano operativo triennale è stato adottato con [delibera del Comitato di gestione n. 2 del 14 gennaio 2021](#).

Il documento è scaricabile dal seguente collegamento: http://www.adspmaredisardegna.it/wp-content/uploads/2021/01/all-delibera-cg-n-2-pot-2021_2023.pdf

2.2. Aggiornamenti sulla realizzazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale.

Nell'ottica di creare una strategia ambientale per tutti i porti della Adsp del Mare di Sardegna, l'Ente, nel corso del 2019, ha adottato il DEASP, il Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale, che a norma del D. Lgs. n. 169/2016 (modificato dal d.lgs. n. 232/2017) deve essere adottato da tutte le Autorità di sistema portuale, seguendo le indicazioni contenute nelle relative Linee Guida definite



Relazione annuale 2020

dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

Detto Documento di pianificazione ambientale è stato altresì aggiornato durante il 2020.

Il DEASP definisce gli indirizzi strategici per la implementazione di specifiche misure, al fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale. A tal fine, il documento individua:

- a) all'interno di una prefissata cornice temporale, gli interventi e le misure da attuare per il perseguimento dei traggurdati obiettivi, dando conto per ciascuno di essi della preventiva valutazione di fattibilità tecnico-economica, anche mediante analisi costi-benefici;
- b) le modalità di coordinamento tra gli interventi e le misure ambientali con la programmazione degli interventi infrastrutturali nel sistema portuale;
- c) adeguate misure di monitoraggio energetico ed ambientale degli interventi realizzati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia.

Uno degli obiettivi primari del DEASP è stato anche quello di definire una "comunità energetica" composta da tutti gli *stakeholder* portuali al fine di condividere una strategia ambientale e quindi un programma operativo.

Per il 2021 l'AdSP ha ritenuto di portare avanti l'analisi ambientale contenuta nel DEASP, attraverso un aggiornamento del medesimo documento, dando origine ad una seconda fase del documento energetico portuale.

Come per ogni analisi relativa alla sostenibilità, sono stati individuati gli stakeholder primari e secondari dei porti dell'Adsp e gli stessi sono stati coinvolti in un dialogo avente lo scopo di verificare non solo il grado di consapevolezza verso le tematiche green ma anche il loro reale coinvolgimento alle stesse.

AGGIORNAMENTO DEL PIANO ENERGETICO AMBIENTALE- DEASP

ATTIVITA' DI CONSULTAZIONE

Nell'ambito della redazione dell'aggiornamento del DEASP, il primo step individuato dalla AdSP è stato l'attività di consultazione degli operatori del contesto portuale regionale, survey condotta attraverso la costituzione e la somministrazione di un apposito questionario. Tale strumento, formulato con l'utilizzo di Google Forms, ha costituito un supporto rapido, efficace e di facile utilizzo. Per tutta la fase di consultazione è stato inoltre istituito un help-desk mediante il quale due tecnici incaricati hanno fornito, sia telefonicamente sia mediante l'uso di posta elettronica, supporto e assistenza alla compilazione dei questionari e delucidazioni in merito alle modalità di reperimento delle informazioni richieste. Il campione di soggetti intervistati ha contato un numero pari a 800 operatori del comparto marittimo regionale, i quali sono stati suddivisi in 8 categorie:

1. Servizi tecnico nautici
2. Autorizzato art. 16 L. 84/94
3. Compagnia di Navigazione
4. Concessionario
5. Agenti marittimi/spedizionieri
6. Iscritto art. 68 C.N.
7. Associazione di categoria
8. Operatori istituzionali

Attraverso una lettera inviata dal Presidente dell'Autorità, gli stakeholder del comparto marittimo sardo hanno ricevuto un invito per fornire il loro importante contributo alla formulazione del monitoraggio dei consumi energetici e delle relative previsioni.

STRUTTURA DEL QUESTIONARIO

Il questionario è stato formulato con lo scopo di trarre il maggior numero di informazioni circa il tema della sostenibilità ambientale e dell'efficientamento energetico. Per questo motivo lo strumento di consultazione ha richiesto una serie di informazioni riguardanti:



Relazione annuale 2020

- il profilo degli operatori intervistati, come il nome dell'azienda, l'ambito portuale di riferimento, ecc.;
- l'attività svolta in ambito portuale, con indicazioni sulla consistenza degli eventuali traffici di merci e/o passeggeri;
- la consistenza, tipologia di disponibilità e localizzazione delle aree e/o edifici nei quali viene svolta la propria attività.

Agli intervistati sono stati sottoposti blocchi di domande riguardanti:

○ Tema dell'energia

All'interno del questionario ad ogni operatore è stato richiesto di riportare le potenze installate ed i consumi energetici registrati nel biennio 2018 e 2019. Nello specifico, in questa sezione del questionario si è chiesto di riportare tali informazioni per ciascun impianto (di riscaldamento, raffrescamento, climatizzazione, produzione di acqua calda sanitaria, illuminazione esterna) nonché per ciascun mezzo impiegato per svolgere le attività in ambito portuale, formulando una distinzione per ciascun differente vettore energetico;

○ Gli interventi di efficientamento energetico.

È stato richiesto a ciascun operatore che abbia in previsione/realizzazione/esercizio progetti che spino la politica dell'efficientamento energetico, di riportare per ciascuno di essi, informazioni di carattere generale:

- fase di attuazione,
- data prevista di inizio/fine dei lavori
- soggetto attuatore

OPERATORI ISTITUZIONALI

L'AdSP ha deciso di coinvolgere anche gli operatori istituzionali - esattamente 33 -, dislocati in tutti i porti di competenza dell'Ente. Fanno parte di questi: l'Agenzia delle dogane, le Capitanerie di Porto, i Comandi provinciali e regionale della Guardia di Finanza e dei Vigili del Fuoco, il Ministero della Salute, i Consorzi industriali provinciali, le Direzioni Marittime, le Polizie di frontiera, gli Uffici circondariali marittimi e gli Uffici di Sanità marittima. Hanno risposto al questionario 13 operatori, che rappresentano una percentuale di poco inferiore al 40% e quindi decisamente soddisfacente in relazione ai tempi di esecuzione dell'indagine.

SOLUZIONI AMBIENTALI PERSEGUITE DALLA ADSP DEL MARE DI SARDEGNA

Nel documento di pianificazione energetica e nel suo aggiornamento sono state analizzate diverse soluzioni adattate alle varie realtà portuali della AdSP: Cagliari, Portovesme, Oristano, Olbia Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres.

Le tematiche analizzate sono state:

- a. Il COLD IRONING
- b. Il GNL
- c. LE ENERGIE RINNOVABILI che ricomprendono il fotovoltaico, l'eolico, il moto ondoso, le maree, le batterie al litio, nonché i veicoli con sistemi di propulsione ibrida.

A- COLD IRONING

A tutt'oggi non vi sono nei porti della AdSP dei progetti in itinere relativi al *cold ironing*, tuttavia sono state sviluppate valutazioni in merito ai porti sardi ed ai relativi terminal potenzialmente rilevanti, ai fini della scelta di realizzare, in futuro, impianti per l'elettificazione delle banchine e sono stati considerati i diversi profili rilevanti qui di seguito richiamati e i relativi trade-off:

- l'analisi delle esigenze armatoriali (analisi di mercato);
- I benefici ambientali e sociali conseguibili;
- la fattibilità tecnica dell'impianto;
- le sinergie potenziali rispetto ad altri tipi di intervento per l'efficientamento energetico.

Riguardo alla tipologia di navi che potrebbero usufruire di un sistema di elettificazione delle banchine nel documento energetico, si sottolinea come in alcuni porti sardi, come Olbia Isola Bianca, i tempi di



Relazione annuale 2020

permanenza dei traghetti/ro-ro nel periodo estivo siano molto contenuti, in ragione della necessità di assicurare la disponibilità delle banchine ai diversi armatori che toccano il porto. Ciò riduce il periodo medio di permanenza di questo tipo di naviglio in banchina e rende meno appetibile la soluzione del *cold ironing* come tecnica per l'alimentazione delle relative navi. Per quanto attiene, infine, alle sinergie potenziali rispetto ad altri tipi di intervento, per l'efficientamento energetico è stato messo in evidenza che è preferibile realizzare impianti di *cold ironing* nell'ambito di nodi portuali, in relazione ai quali siano disponibili nel breve termine impianti di stoccaggio di GNL, in quanto ciò potrebbe favorire la predisposizione di impianti di *cold ironing* la cui alimentazione poggi sulla predisposizione di impianti di co-generazione o di tri-generazione che prevedano l'impiego di GNL.

B- ENERGIE RINNOVABILI

Per quanto riguarda invece le energie rinnovabili, si ricorda che la Direttiva (UE) 2018/2001 dispone che gli Stati membri provvedano collettivamente a far sì che la quota di energia da fonti rinnovabili nel consumo finale lordo di energia dell'Unione nel 2030 sia almeno pari al 32% (art. 3) e ha disposto che dal 1° gennaio 2021, la quota di energia da fonti rinnovabili nel consumo finale lordo di energia di ciascuno Stato membro non debba essere inferiore a dati limiti prefissati, che per l'Italia è stato delineato nel 17 %.

Il 10 novembre 2017 il Governo ha emanato la "Strategia energetica nazionale" (SEN), che rappresenta il documento di programmazione e indirizzo nel settore energetico, nato a seguito di un coinvolgimento di tutte le parti interessate, tra cui il Parlamento, i soggetti istituzionali del settore e gli operatori portatori di interesse e dall'approvazione da parte della Commissione Europea del *Clean Energy Package* nel 2016. Tale documento, infatti, definisce un percorso che, all'anno 2030, dovrebbe consentire il raggiungimento di una serie di obiettivi in linea con il Piano dell'Unione dell'Energia, ossia:

- migliorare la competitività del Paese, continuando a ridurre il gap di prezzo e di costo dell'energia rispetto all'Europa, in un contesto di prezzi internazionali crescenti;
- raggiungere e superare in modo sostenibile gli obiettivi ambientali e di decarbonizzazione al 2030 definiti a livello europeo, in linea con i futuri traguardi stabiliti nella COP21;
- continuare a migliorare la sicurezza di approvvigionamento e la flessibilità dei sistemi e delle infrastrutture energetiche.

Nel documento energetico è stata così messa in evidenza la produzione di energia attraverso i seguenti sistemi quali: il fotovoltaico, l'eolico, il moto ondoso, le maree, le batterie al litio, nonché i veicoli con sistemi di propulsione ibrida.

La descrizione di tali sistemi calati nelle realtà portuali sarde è consultabile all'interno del DEASP e dell'aggiornamento del DEASP, entrambi pubblicati sul sito istituzionale www.adspmaredisardegna.it.

Alla luce dell'analisi contenuta nei documenti energetici, si evidenzia che le azioni che dovranno essere intraprese dall'Ente nel prossimo triennio, oltre a quelle già iniziate, potrebbero configurarsi in due principali attività:

- la prima attività diretta a implementare, nei vari contesti portuali, l'utilizzo dell'istituto della comunità energetica (dapprima individuando i potenziali partner e successivamente informarli e formarli sulle buone pratiche per l'efficientamento energetico e sulle opportunità offerte dalla realizzazione della comunità stessa);
- la seconda attività diretta a programmare il cambio del vettore energetico dei mezzi portuali per la movimentazione delle merci, prediligendo l'uso del GNL o dell'EE anziché combustibili maggiormente inquinanti.

C- USO DEL GNL

Le prospettive di sviluppo dell'uso del gas naturale liquefatto (GNL) come combustibile marittimo per gli usi ancillari nei porti, oltre che per la logistica nel Mediterraneo Nord-Occidentale, dipendono in gran parte dalle più generali prospettive di sviluppo del traffico marittimo dell'intero bacino, soprattutto dopo il raddoppio del canale di Suez. Pesa poi l'andamento dei prezzi del GNL nel confronto con i combustibili concorrenti e dalle politiche ambientali mondiali, europee e dei paesi rivieraschi. Rilevanti sono infine le



Relazione annuale 2020

scelte dei trasportatori marittimi e terrestri che tengono conto, e in alcuni casi soprattutto, dell'evoluzione della sensibilità ecologica dei clienti.

In un contesto globale di forte evoluzione dei sistemi trasportistici nell'ambito della cosiddetta "transizione energetica", con le incertezze che essa comporta, diventa essenziale la disponibilità di infrastrutture di approvvigionamento coerenti tecnicamente e temporalmente con l'arrivo delle imbarcazioni da approvvigionare. I noti vantaggi ambientali del GNL (significativa riduzione di CO₂, NOX, eliminazione di poveri sottili e ossidi di zolfo), non scalfiti dall'essere il CH₄ comunque un elemento fossile con temporaneo impatto climalterante, sono rafforzati oggi dall'evoluzione tecnologica (bioGNL, metanazione, miscelazione con idrogeno prodotto con le fonti rinnovabili e sottrazione di CO₂ dall'ambiente) e della sensibilità sociale verso l'economia circolare, il superamento della petrolchimica da petrolio, la sostituzione della plastica con prodotti analoghi biodegradabili.

Come già accennato, uno dei maggiori vantaggi dell'uso del GNL è che può essere impiegato in una pluralità di attività, rendendone quindi economicamente più vantaggiose le infrastrutture di approvvigionamento e distribuzione. Inoltre, potendolo utilizzare in tutte le fasi della logistica portuale e non solo, estende i suoi vantaggi ambientali ed energetici in più ampie aree industriali fino a costituire dei corridoi di transito a lunga percorrenza e a basso impatto.

Nei porti della AdSP del Mare di Sardegna vi sono diversi progetti relativi al GNL qui di seguito i siti portuali interessati:

ORISTANO

- Edison
- HIGAS
- IVI Petrolifera

CAGLIARI

- Isgas

PORTO TORRES

- Consorzio Industriale della Provincia di Sassari – CIP (richiesta di parere di massima)

2.3. Svolgimento di attività connesse alla normativa emergenziale per la pandemia.

L'ADSP del Mare di Sardegna ha elaborato e implementato per ogni singolo porto passeggeri un Piano di Prevenzione e Protezione dal rischio SARS COV 2 di cui alla previsione dell'allegato 15 del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 17 maggio 2020. I Piani contengono un'analisi dei rischi e le misure necessarie alla loro mitigazione. Il campo di applicazione riguarda: varchi e aree adiacenti, check point, stazioni marittime, banchine d'imbarco/sbarco, tutti i percorsi di transito dei passeggeri.

A partire dal mese di febbraio 2020 l'Ente ha messo in atto diverse iniziative in merito alla sicurezza sul lavoro (D. Lgs. 81/2008), con particolare riferimento alla tutela dei lavoratori dal nuovo coronavirus.

Nello specifico, prima ancora dell'emanazione del protocollo normativo emanato il 26/04/2020 sono stati definiti:

- aggiornamento del D.V.R. per tutti i luoghi di lavoro;
- informazione a tutti i lavoratori in merito al rischio, mediante diffusione di un opuscolo e/o affissione, in più punti visibili della sede di lavoro (es. servizi igienici e/o zone ristoro);
- affissione, nei servizi igienici aziendali, nei pressi dei lavamani, delle 'istruzioni grafiche per il lavaggio delle mani';
- allontanamento immediato dal lavoro di qualunque lavoratore con sintomi ascrivibili a quelli del coronavirus e interdizione per lo stesso al rientro al lavoro fino ad accertata negatività rispetto al virus o a completa guarigione;
- interdizione al lavoro per coloro che dichiarino spontaneamente di essere transitati o di aver sostato nei Comuni della cosiddetta "area rossa" precedente a decorrere dal 1 Febbraio 2020 (cfr. DPCM



Relazione annuale 2020

23/02/2020 Art.2), per i quali corre l'obbligo privato di segnalare tale condizione al Dipartimento di prevenzione dell'azienda sanitaria competente per territorio, ai fini dell'adozione, da parte dell'autorità competente, di ogni misura necessaria, ivi compresa la permanenza domiciliare fiduciaria con sorveglianza attiva;

- informativa ai lavoratori che in caso ritengano di essere venuti a contatto con persone contagiate o che possano essere a rischio a causa di viaggi o trasferte, devono segnalare all'ente tale evenienza, senza recarsi sul luogo di lavoro;
- dotazione di dispenser distributori di igienizzante alcolico per le mani agli ingressi aziendali, con cartello indicante la necessità di disinfezione delle mani all'ingresso presso la sede di lavoro (valido anche per l'ingresso di utenti esterni);
- attenta e puntuale valutazione delle eventuali ulteriori azioni da mettere in atto per lavoratori appartenenti a fasce di popolazione sensibili rispetto al rischio;
- dotazione di disinfettanti per superfici a base alcolica e panni di carta usa e getta, al minimo per le postazioni/uffici destinati ad accogliere utenti esterni;
- limitazione al minimo indispensabile di attività di front office nei confronti di utenti esterni: si preferiranno, ove possibile, gestioni telefoniche. Ove non possibile, saranno valutate opzioni di front office con predilezione delle postazioni munite di vetro di protezione;
- predisposizione di cestini dedicati per la raccolta di fazzoletti usa e getta ed altri similari utilizzati per l'espulsione di liquidi biologici, da smaltirsi poi alla stregua di rifiuti biologici;
- accurata valutazione di concessione di modalità di lavoro quali smart working, telelavoro ecc., acquisito il parere del consulente del lavoro per le dinamiche contrattuali e salariali, se non già definite in appositi decreti nazionali;
- fornitura, ai soli lavoratori interessati ad attività di front-office, di maschere facciali filtranti di categoria FFP2 o FFP3, marchiata EN 149;
- messa a disposizione di mascherine monouso di tipo chirurgico (ovvero prive di filtro) per tutti gli accessi esterni, mediante predisposizione di un dispenser agli ingressi delle sedi di lavoro;
- valutazione della possibilità di sospensione dell'attività, nei limiti di legge e la esecuzione di servizi essenziali e di pubblica utilità.

Successivamente all'emanazione da parte del governo il 26/04/2020 del protocollo operativo da applicare in azienda in merito al rischio dovuto all'emergenza del CORONAVIRUS, considerata la necessità di tutela dal rischio biologico, si sono intraprese le misure di buona prassi igienico sanitaria che tenevano conto della situazione di rischio in fase di evoluzione. Pertanto, si è ritenuto opportuno adottare tutte le seguenti misure:

- aggiornamento delle procedure rischio COVID per tutti i luoghi di lavoro;
- attenta e puntuale valutazione da parte del Medico Competente delle eventuali ulteriori azioni da mettere in atto nei confronti dei lavoratori appartenenti a fasce di popolazione ipersuscettibili al rischio da agenti infettivi (lavoratori oltre i 55 anni, lavoratori "fragili" e lavoratori con deficit del sistema immunitario). Rientrano tra questi anche le donne in stato di gravidanza;
- è stato sottoposto il personale ad uno screening per la valutazione dell'esposizione al SARS-CoV-2;
- è stata prorogata l'estensione temporale della modalità di lavoro smart working o telelavoro;
- sono state realizzate apposite barriere o delimitazioni (con segnaletica anche a pavimento) per gli uffici che ospitano più di un lavoratore;
- è stata realizzata una sessione integrativa di formazione obbligatoria per i lavoratori, da svolta online, in merito al rischio, misure di sicurezza, gestione dei DPI e misure igieniche;
- affissione, nei servizi igienici aziendali, nei pressi dei lavamani, delle istruzioni grafiche per il lavaggio delle mani;



Relazione annuale 2020

- interdizione al rientro al lavoro fino a completa guarigione del personale con sintomi ascrivibili a quelli dell'infezione da coronavirus o, qualora eventuali accertamenti abbiano dato risultato positivo per infezione da coronavirus, fino ad accertata negatività dei test diagnostici;
- sono stati informati i lavoratori che, nel caso in cui ritengano di essere venuti a contatto con persone contagiate devono comunicare all'ente tale evenienza, senza recarsi sul luogo di lavoro;
- sono stati posizionati specifici dispenser di igienizzante alcoolico per le mani agli ingressi aziendali, con cartello indicante la necessità di disinfezione delle mani all'ingresso (valido anche per l'ingresso di utenti esterni);
- dotazione di disinfettanti per superfici a base alcoolica e panni di carta usa e getta, al minimo per le postazioni/uffici destinati ad accogliere utenti esterni;
- predisposizione di cestini dedicati per la raccolta di fazzoletti usa e getta ed altri similari utilizzati per l'espulsione di liquidi biologici, da smaltirsi poi alla stregua di rifiuti biologici;
- limitazione all'attività di front office nei confronti di utenti esterni: si gestiscono, ove possibile, gestioni telefoniche. Ove non possibile, sono state realizzati front office in postazioni munite di vetro di protezione ed obbligo di disinfezione delle mani mediante dispenser posizionato all'ingresso dell'ufficio.

2.4. Compilazione della tabella allegata con i dati relativi al traffico di merci e passeggeri per ciascun scalo di competenza più una tabella compilata con i totali. (All. 2)

2.5. Indicazione della percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle entrate correnti.

Per l'esercizio 2020 le entrate correnti accertate sono pari ad €. 47.129.847,86 mentre i costi relativi al personale dipendente, con inclusione dei costi relativi al Segretario Generale, sono pari ad €. 8.188.395,57 pertanto con una percentuale d'incidenza pari al 17,37%.

2.6. Indicazione della percentuale relativa alla spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale.

Nel corso dell'esercizio 2020 gli oneri della Contrattazione decentrata di secondo livello sono stati pari ad €. 1.063.719,79 con un'incidenza sul costo complessivo del personale, pari ad €. 8.188.395,57, del 12,99%.

2.7. Compilazione della scheda allegata relativa all'indicazione della percentuale relativa alla spesa, in conto competenza e in conto residui, per l'avanzamento delle opere infrastrutturali rispetto alle uscite in conto capitale, in conto competenza e in conto residui. (All. 3)

3. Attività svolte in ambito portuale

3.1. Articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/94

3.1.1 Notizie sulla revisione annuale del Piano Organico del Porto.

Il Piano Organico del Porto – o meglio dei Porti del Sistema – valido per il triennio 2020-2022, è stato revisionato nel corso del 2020.

L'aggiornamento è stato posto all'attenzione sia delle varie Commissioni Consultive Locali che dell'Organismo di partenariato della risorsa mare che, infine, del Comitato di Gestione nel corso della seduta del 30 novembre 2020, e quindi pubblicato sul sito istituzionale dell'Ente, al seguente link:

<http://www.adspmaredisardegna.it/download/p-o-p-s-2020-2022-aggiornamento-2021/>

In estrema sintesi, se la prima stesura del Piano dell'Organico del Porto aveva a suo tempo fornito una fotografia della situazione occupazionale nell'ambito dei porti soggetti alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, limitatamente, come previsto dalla Legge, alle imprese di cui agli



Relazione annuale 2020

articoli 16, 17 e 18 della stessa, l'edizione revisionata del Piano dà la possibilità, attraverso una capillare analisi ed elaborazione dei dati, di meglio capire l'evoluzione del mercato del lavoro nei porti del sistema. Dall'esame dei dati e dal raffronto tra quelli relativi al 2020 e quelli riferiti al 2019, emergono alcune indicazioni particolarmente interessanti, che – tuttavia – devono giocoforza essere integrate con gli eventi degli ultimi mesi.

Va ricordato come le informazioni raccolte facciano riferimento alla data del 30 giugno 2020: a tale data, le differenze in termini quantitativi, non tanto qualitativi, del personale occupato nel sistema portuale sardo rispetto all'anno precedente risultano purtroppo in netto calo.

Vi è una differenza di personale impiegato pari a 217 unità e tale differenza va in ogni caso letta tenendo presente anche la cessata attività di tre aziende.

Gli altri indicatori statistici rilevati dal questionario alla fine di giugno, non evidenziano in generale particolari segni di scostamento rispetto all'anno precedente: permane una percezione mediamente stabile del futuro e gli interventi formativi più richiesti si incentrano sostanzialmente in corsi di movimentazione di macchine meccaniche e in corsi di lingua inglese.

Tuttavia, nei mesi successivi e fino ad oggi stesso, le imprese portuali stanno affrontando una seria crisi, amplificata anche dalla pandemia mondiale legata al COVID-19, che sta mettendo in grave difficoltà buona parte del comparto, in particolar modo nell'alveo del polo cagliaritano con relativa e drastica riduzione del personale.

Un ulteriore effetto positivo del Piano è rappresentato dall'avvio dell'auspicato *"data collection"* permanente, legato al monitoraggio dell'impiego della risorsa umana in relazione alle attività principali che si svolgono nei porti di competenza.

Tale strumento di raccolta informazioni e dati a disposizione dell'Autorità di sistema portuale, può costituire la base di partenza per la successiva 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 la stesura i quali l'Ente sta procedendo ad una attenta e ponderata analisi procedimentale, che preveda comunque un'azione sinergica con le parti sociali le quali, tradizionalmente ma ancor di più in questo delicato ed epocale frangente, appaiono l'interlocutore più opportuno per tracciare eventuali strategie occupazionali di sostegno.

3.1.2 In considerazione della proroga *ex lege* delle autorizzazioni e concessioni, fornire solo notizie di carattere generale su eventuali criticità verificatesi e su eventuali nuovi rilasci di autorizzazioni o concessioni.

Nel corso del 2020, è stata inviata a tutte le imprese portuali apposita comunicazione in virtù della quale, in ossequio alle disposizioni di cui all'art. 199, comma 3, lettera a), del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19, convertito con modificazioni dalla Legge 17 luglio 2020, n. 77, la durata delle autorizzazioni veniva prorogata di 12 mesi.

L'elenco aggiornato delle imprese autorizzate ex artt. 16 e 18 L. 84/94 e ss.mm.ii., con indicazioni e note utili quali la scadenza e l'oggetto del titolo, la pec dell'impresa, la tipologia di operazione e/o servizio autorizzato, è pubblicato sul sito istituzionale dell'Ente e consultabile al seguente link:

<http://www.adspmaredisardegna.it/download/cagliari-elenco-impres/>

Nell'arco dell'anno 2020 sono state rilasciate le seguenti nuove autorizzazioni:

- Società **SIR S.p.A.** con sede legale in Brindisi, Via per Pandi Z.I. n. 6, P. IVA: 02097540740 – rilascio licenza per svolgimento operazioni portuali presso lo scalo di Portovesme;
- Società **NUOVA ICOM S.r.l.**, con sede legale in Assemini – Zona Industriale Macchiareddu – Partita IVA 03853590929 – rilascio licenza per svolgimento servizi portuali presso lo scalo di Cagliari;



Relazione annuale 2020

- Società **SEAGULL S.r.l.** con sede legale in Santa Giusta (OR) – Località “Cirras” – Porto Industriale – P. IVA 00657000956 - rilascio licenza per svolgimento servizi portuali presso lo scalo di Oristano.

3.1.3 Notizie in merito all’applicazione art. 199, comma 1, lett. b) del decreto legge n. 34/2020, conv. in legge n. 77/2020.

Come è noto, il c. 1, lett. b) dell’art. 199 della predetta Legge n. 77/2020, prevede che le Autorità di Sistema Portuale siano autorizzate a corrispondere al soggetto fornitore di lavoro portuale di cui all’articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, nell’ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente e nel rispetto degli equilibri di bilancio, un contributo, nel limite massimo di 4 milioni di euro per l’anno 2020, pari ad euro 90 per ogni lavoratore in relazione a ciascuna giornata di lavoro prestata in meno rispetto al corrispondente mese dell’anno 2019, riconducibile alle mutate condizioni economiche degli scali del sistema portuale italiano conseguenti all’emergenza Covid-19.

Con nota pervenuta in data 30.09.2020 – prot. n. 18891, l’Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna S.r.l., soggetto autorizzato ai sensi dell’art. 17, c. 5, della Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii., ha chiesto l’attivazione delle procedure di cui al predetto c. 1, lett. b) dell’art. 199 della suddetta legge n. 77/2020, stante la difficile situazione economico-finanziaria venutasi a creare a seguito delle contrazioni di avviamenti dovuti agli effetti negativi del Covid 19 sul comparto portuale.

L’Ente, atteso il recentissimo avvio dell’operatività della predetta Agenzia, che non consente una parametrizzazione ai periodi del 2019 specificati dalla norma *de qua*, ha chiesto al superiore Ministero la possibilità di poter riconoscere, in via eccezionale ed una tantum all’ALPS S.r.l., un contributo, pari ad euro 20 per ciascun lavoratore, in adesione comunque alla *ratio legis* sottesa dal Legislatore con il citato art. 199. Con nota pervenuta in data 22.10.2020 - prot. n. 20665, il suddetto Dicastero, nel condividere il fatto di poter riconoscere anche all’Agenzia operante nei porti di competenza dell’AdSP del Mare di Sardegna il beneficio di cui trattasi ha, tuttavia, rappresentato che non possa essere riconosciuta discrezionalità in merito al contributo pro capite a lavoratore, già determinato in euro 90,00 dalla citata Legge n. 77/2020.

Con Decreto presidenziale n. 432 del 12.11.2020, l’Ente ha pertanto erogato all’ALPS S.r.l. un contributo, in via eccezionale ed *una tantum*, per l’anno 2020, pari ad Euro 109.620,00.

3.1.4 Notizie in merito all’attività di formazione prevista dal comma 8 dell’articolo 17.

Tenuto conto che l’Agenzia di cui al comma 5 dell’art. 17 della Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii. presente presso il porto di Cagliari nonché l’Impresa di cui al comma 2 della medesima Legge costituita presso il porto di Portovesme non hanno realizzato iniziative rivolte al soddisfacimento delle esigenze di formazione dei propri prestatori di lavoro temporaneo, l’Ente, nel corso del 2020, non ha finanziato, neanche con i contributi previsti dall’articolo 5 della legge n. 196 del 1997, iniziative volte a favorire la formazione professionale dei suddetti soggetti.

3.1.5 Notizie in merito all’applicazione del comma 15 bis dell’articolo 17.

Non risultano agli atti richieste di applicazione del comma 15 bis dell’articolo 17 della legge 84/94 e ss.mm.ii. per l’anno 2020.

3.2. Articolo 68 del codice della navigazione: eventuali notizie rilevanti in merito all’attività amministrativa svolta.

Con l’Ordinanza Presidenziale n. 40 del 05.11.2019, è stato approvato e reso esecutivo, con decorrenza 01.01.2020, il nuovo Regolamento per la disciplina delle attività industriali, artigianali, commerciali che si svolgono nei porti di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Oristano, Golfo Aranci, Portovesme e Santa Teresa Gallura, pubblicato sul sito istituzionale di questa Autorità www.adspmaredisardegna.it, al seguente link:

<http://www.adspmaredisardegna.it/download/ordinanza-n-40-del-05-11-2019-art-68-adsp-mare-di-sardegna/>



Relazione annuale 2020

Fino all'entrata in vigore della nuova disposizione, le attività industriali, artigianali e commerciali svolte nei porti di competenza dell'A.d.S.P. del Mare di Sardegna erano regolate da un decreto del 2009 per il porto di Cagliari, una delibera commissariale del 2002 per i porti del nord Sardegna (Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres), e da 3 diverse Ordinanze di altrettante Autorità Marittime per i porti di Oristano, Portovesme e Santa Teresa Gallura. Questa frammentazione normativa era assolutamente inaccettabile ed insostenibile, sia per l'utenza che per gli stessi uffici dell'Ente. Si è quindi provveduto a redigere il nuovo Regolamento, che prevede al suo interno notevoli innovazioni.

Le imprese possono innanzitutto procedere ad un'unica istanza di iscrizione che, in caso di esito favorevole, consente al soggetto di essere iscritto in un unico Registro e di svolgere la propria attività in tutti i porti di competenza dell'A.d.S.P., ovvero Cagliari, Olbia, Porto Torres, Oristano, Golfo Aranci, Portovesme e Santa Teresa Gallura.

Rispetto agli oneri sin qui sostenuti dalle imprese iscritte nei registri delle ex AA.PP. va rilevato anche un risparmio in termini puramente finanziari, che risulta essere sensibilmente maggiore per quelle imprese che, fino al 2019, hanno dovuto iscriversi in più Registri, sostenendone i relativi costi.

A titolo esemplificativo, una impresa che con la precedente regolamentazione risultava iscritta nel solo Registro di Cagliari, sopportava un onere annuale medio complessivo (ovvero incluse le imposte di bollo) di oltre 130 euro; con il nuovo regime, il costo annuale medio complessivo è invece di 110 euro, con un risparmio del 16,8%. Lo stesso dicasi per una impresa che, con la precedente regolamentazione, risultava iscritta nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, per la quale il risparmio si aggira adesso sul 4%, ma che – va ricordato – può accedere ed operare in ogni porto di competenza dell'Ente. Per le numerose ditte che risultavano iscritte in entrambi i Registri, il risparmio addirittura supera il 55%: mentre finora il costo annuale medio complessivo sfiorava i 250 euro annuali per entrambe le iscrizioni, adesso l'onere è più che dimezzato, arrivando, come accennato, a soli 110 euro annui.

Inoltre, il Regolamento prevede una serie di meccanismi mirati alla semplificazione amministrativa, tra i quali ad esempio la durata triennale dell'iscrizione e lo snellimento delle modalità per il versamento delle spese di istruttoria (tramite PagoPA) ed il pagamento dell'imposta di bollo tramite autodichiarazione o mediante Mod. F23.

Non va infine sottovalutato il notevole impulso che la nuova disposizione fornisce al flusso di informazioni tra gli uffici Lavoro Portuale e Security, e tra questi e le locali Autorità Marittime.

L'obbligo di iscrizione, infine, riguarda una platea più ampia di soggetti (in particolare la categoria degli autotrasportatori), in vista della implementazione del sistema di sicurezza per l'ingresso nelle aree ad accesso ristretto di tutti i porti dell'Ente.

Tra ditte già iscritte nei Registri dell'ex A.P. di Cagliari (alle quali, in via transitoria, è stata confermata la validità del certificato fino a scadenza naturale) e quelle di nuova iscrizione, si contano quasi 500 soggetti che sono confluiti nel nuovo Registro valido per l'intero sistema. Al 31.12.2020, difatti, risultano n. 473 iscrizioni di cui n. 144 provenienti dall'ex Registro art. 68 dell'A.P. di Cagliari e n. 329 nuove iscrizioni. Inoltre, n. 11 Società/Ditte già iscritte nel citato ex Registro di Cagliari, la cui iscrizione era in scadenza al 31.12.2019, hanno presentato, nei primi mesi del 2020, istanza di rinnovo e assunto nuova numerazione.

4. Manutenzione ordinaria/straordinaria e interventi infrastrutturali – Opere di grande infrastrutturazione

4.1 Compilazione dell'unità scheda relativa agli Interventi ricompresi nell'elenco annuale 2020 del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: Stato di attuazione degli interventi programmati per il 2020, alla data del 31/12/2020. (All. 3)

4.2 Compilazione dell'unità scheda relativa alle Opere di grande infrastrutturazione: Elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione con indicazione della relativa fonte. (All. 3)



5. Gestione del demanio

5.1 Notizie in merito all'applicazione dell'articolo 199, comma 1, lett.a) del decreto legge n. 34/2020, conv. in legge n. 77/2020.

Con [Decreto del Presidente n° 415 del 04.11.2020](#), sono state disciplinate e rese note ai concessionari le modalità per l'eventuale riconoscimento di quanto previsto dal citato articolo 199, comma 1, lettera a) del decreto-legge n. 34/2020, conv. In legge 77/2020.

Si desidera evidenziare che entro i termini previsti dal decreto sopraccitato, sono pervenute all'Ente pochissime richieste - meno di dieci - di riduzione del canone demaniale marittimo tutt'ora in corso di istruttoria e verifica.

Sono, invece, state acquisite al protocollo molteplici richieste di dilazione del termine di pagamento del canone dovuto e/o di rateizzazione, anche del canone minimo.

5.2 Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi e azioni di recupero per morosità.

Si ritiene, necessario ed opportuno preliminarmente fare presente, che durante l'anno 2020 è stato applicato l'indice Istat del - (meno) 0,75%, quale aggiornamento misura unitaria canoni relativi alle concessioni demaniali marittime, giusta Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, così come previsto dalla legge 04.12.1993 n° 494.

Si rammenta che tale indice nel 2019 era stato di + (più) 3,00%.

PORTO	CANONI ACCERTATI	INTROITI 31/12/20	AMMONTARE CANONI NON RISCOSSI AL 31.12.2020	
Cagliari e Sarroch	5.388.785,33	4.143.213,91	1.245.571,42	di cui € 43.497,38 canoni incassati nel 2021
				di cui € 7.562,00 dilazioni autorizzate
				di cui € 997.599,07 canoni dovuti da CICT
				di cui € 81.236,73 Richieste rideterminazione canone ex L. 126/2020
				di cui € 13.835,25 per canoni FDS - Interpello Agenzia del Demanio
				di cui € 21.003,45 canoni sollecitati e/o escussione della cauzione avviata
				di cui € 3.592,80 per canoni GS Aquila in contestazione
				di cui € 25.644,43 per canoni Telecom e Rete Ferroviaria - Ricorso al T.A.R.
				di cui € 39.026,00 per sosta navi inoperose
				di cui € 12.574,31 per occupazioni abusive
Oristano	269.322,10	223.853,62	45.468,48	occupazioni abusive (2017-2020) da rideterminare



Relazione annuale 2020

Portovesme	770.851,41	770.851,41		
	6.428.958,84	5.137.918,94	1.291.039,90	

PORTO	CANONI ACCERTATI	INTROITI 31/12/20	AMMONTARE CANONI NON RISCOSSI AL 31.12.2020	
Olbia e Golfo Aranci	3.570.964,34	1.202.534,50	2.368.429,84	di cui 26.845,98 canoni incassati nel 2021
				di cui € 2.294.818,00 canone mobile Sinergest – oggetto di impugnazione con richiesta e accordata sospensiva di pagamento
				di cui € 18.374,02 canone Sinergest ufficio – oggetto di sollecito
				di cui € 25.764,79 Lupetti Ruota Panoramica - da pagare entro il 31/05/2021
				di cui € 2.627,05 interessi - sollecitati con richiesta canoni 2021
Porto Torres	1.568.811,15	1.566.379,47	2.431,68	di cui € 2.431,68 Shipping - sollecitati
	5.139.775,49	2.768.913,97	2.370.861,52	

Al fine di meglio esplicitare la tabella di cui sopra, per quanto riguarda l'importo dovuto dalla Sinergest Olbia Spa, che ha gestito sino al 31.12.2019 il Terminale Marittimo Isola Bianca ad Olbia, l'importo di Euro € **2.294.818,00** si riferisce al canone mobile di cui ai diritti di porto introitati nell'anno 2019.

Poiché la predetta Società non ha provveduto alla corresponsione di quanto dovuto, nonostante ripetuti solleciti, questa AdSP ha provveduto ad attivare la fidejussione assicurativa depositata agli atti, giusta art. 17 Reg. C.N..

In merito a quanto sopra, la Sinergest Olbia S.p.A. ha presentato ricorso al TAR Sardegna, che ha sospeso i termini della richiesta di pagamento del canone mobile.

Ci si riserva di far conoscere i successivi sviluppi della pratica di contenzioso.

Per quanto riguarda modalità e tempi per il recupero di eventuali canoni non versati, (sia entro il termine indicato nella concessione che nella eventuale lettera di richiesta), gli unici riferimenti normativi sono, come di consueto:

- l'articolo 274 della legge finanziaria 2005: "Relativamente alle somme non corrisposte all'erario per l'utilizzo, a qualsiasi titolo, di immobili di proprietà dello Stato, decorsi novanta giorni dalla notificazione, da parte dell'Agenzia del Demanio ovvero degli Enti gestori, della seconda richiesta di pagamento delle somme dovute, anche a titolo di occupazione di fatto, si procede alla loro riscossione mediante ruolo, ed ove necessario, con la rivalutazione monetaria e gli interessi legali.";



Relazione annuale 2020

- l'articolo 10, comma 4, della legge 160/1989 "Per la riscossione dei crediti assistiti da titoli esecutivi (definiti i provvedimenti concessori nel precedente comma 3), le amministrazioni dello Stato e gli Enti gestori del demanio marittimo si avvalgono del servizio centrale della riscossione...", oggi Equitalia Servizi Spa.

Comunque, può essere sempre emessa prima l'ingiunzione di cui al TURD n. 638/1919, come previsto dall'articolo 13 della legge 84/1994, che costituisce anche titolo esecutivo legittimante alla formazione del ruolo.

Si è anche provveduto, a sollecitare e reiterare le richieste del canone dovuto e non corrisposto, inserendo nella lettera l'avvertenza dell'escussione del debito, con gli interessi sia legali che moratori, con l'attivazione del deposito cauzionale agli atti, oltre, all'espletamento, secondo il caso, delle successive azioni legali, volte al recupero forzoso e quanto altro di competenza dell'Ente.

Per talune fattispecie si è provveduto ad attivare la prevista procedura per il recupero del canone dovuto oltre interessi, tramite escussione del deposito cauzionale agli atti.

Si specifica, ulteriormente, che per talune pratiche si è reso necessario avviare l'apposita procedura di ingiunzione di sgombero e/o di pagamento relativamente a canoni richiesti e non corrisposti.

6. Tasse portuali

6.1 Notizie in merito alla eventuale percentuale di calo delle Entrate

Nell'anno 2020 l'Agenzia delle Dogane ha riscosso e versato all' AdSP del Mare di Sardegna complessivi € 21.891.662,31 di cui:

- € 16.323.705,94 per "Tasse sulle merci imbarcate e sbarcate"
- € 5.567.956,37 per "Tasse di ancoraggio"

Con un calo pari al 20,58% rispetto all'entrate registrate nell'esercizio 2019 per €. 20.553.081,48.

6.2 Compilazione dell'allegata tabella sulle entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali. (All. 5)

ALL. 1

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

PIANTA ORGANICA AL 31/12/2020

Posizioni	Pianta Organica approvata	Copertura effettiva dell'organico	Costo annuo
DIRIGENTI	6	5	1.177.759,67
QUADRI	21	18	2.022.447,56
IMPIEGATI	79	55+1*+1*	4.729.065,66
OPERAI	0	0	-
Totali	106	78***+1*+1*	7.929.272,89

* INDICA IL PERSONALE IN DISTACCO

** INDICA IL PERSONALE A TEMPO DETERMINATO

N.B. IL SEGRETARIO GENERALE NON VA INCLUSO E IL NUMERO DI UNITA' IN DISTACCO O A TEMPO DETERMINATO VA INDICATO SEPARATAMENTE ES. 3+2*

* INDICA IL PERSONALE IN DISTACCO **1 dip AdSP in distacco c/o RAS**
I cui costi pari a complessivi € 80.448,67 risultano recuperati a mezzo accertamento al cap E124/10

* INDICA IL PERSONALE IN DISTACCO **1 dip TAR Sardegna in distacco c/o AdSP**

*** N. 5 UNITA' A TEMPO INDETERMINATO ASSUNTE IN OTTEMPERANZA AGLI OBBLIGHI DI CUI ALLA L. 68/99

Altre spese, per complessivi € 259.122,68, riguardano il Segretario Generale sino alla concorrenza del totale della categoria 1.1.2 pari a € 8.188.395,57.

Porto di Cagliari

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	Rinfuse liquide, di cui:	21.701.411	12.184.588	9.516.823
a1	petrolio grezzo	11.863.531	11.863.531	0
a2	prodotti raffinati	9.582.077	263.674	9.318.403
a3	gas	139.802	23.132	116.670
a4	altre rinfuse liquide	116.000	34.250	81.750
B	Rinfuse solide, di cui:	611.762	530.013	415.663
b1	cereali	13.531	13.531	0
b2	mangimi	4.500	4.500	0
b3	carbone	68.000	68.000	0
b4	minerali	254.192	86.974	167.218
b5	fertilizzanti		209.952	123.962
b6	altre rinfuse solide	271.539	147.056	124.483
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	22.647.087	12.714.601	9.932.486
D	Merci varie in colli, di cui:	4.738.370	2.440.883	2.297.487
d1	contenitori	224.538	113.670	110.868
d2	ro-ro	4.513.832	2.327.213	2.186.619
d3	altro	0		
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	27.385.457	15.155.484	12.229.973
F	N° navi	3.940	1.970	1.970
G	N° passeggeri	140.644	67.681	66.055
g1	di linea	133.736	67.681	66.055
g2	crocieristi	6.908		
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	68.406	34.886	33.520
h1	pieni	0		
h2	vuoti	0		
L	N° contenitori movimentati di cui:	0	0	0
l1	pieni	0		
l2	vuoti	0		

NOTA: le celle in giallo contengono formule per le somme automatiche.

Porto di Olbia

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	Rinfuse liquide, di cui:	0	0	0
a1	petrolio grezzo	0	0	0
a2	prodotti raffinati	0	0	0
a3	gas	0	0	0
a4	altre rinfuse liquide	0	0	0
B	Rinfuse solide, di cui:	78.260	2.424	75.836
b1	cereali	0	0	0
b2	mangimi	1.576	1.576	0
b3	carbone	0	0	0
b4	minerali	65.107	0	65.107
b5	fertilizzanti	0	0	
b6	altre rinfuse solide	11.577	848	10.729
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	78.260	2.424	75.836
D	Merci varie in colli, di cui:	5.436.016	3.083.247	2.352.769
d1	contenitori	0	0	0
d2	ro-ro	5.436.016	3.083.247	2.352.769
d3	altro	0	0	0
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	5.514.276	3.085.671	2.428.605
F	N° navi	4.903	2.453	2.450
G	N° passeggeri	1.855.830	933.476	922.354
g1	di linea	1.855.830	933.476	922.354
g2	crocieristi	0	0	0
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	0	0	0
h1	pieni	0	0	0
h2	vuoti	0	0	0
L	N° contenitori movimentati di cui:	0	0	0
l1	pieni	0	0	0
l2	vuoti	0	0	0

NOTA: le celle in giallo contengono formule per le somme automatiche.

Porto di Porto Torres

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	Rinfuse liquide, di cui:	357.532	357.532	0
a1	petrolio grezzo	232.008	232.008	0
a2	prodotti raffinati	23.150	23.150	0
a3	gas	53.065	53.065	0
a4	altre rinfuse liquide	49.309	49.309	0
B	Rinfuse solide, di cui:	1.226.428	1.008.767	217.661
b1	cereali	0	0	0
b2	mangimi	0	0	0
b3	carbone	992.156	992.156	0
b4	minerali	214.623	0	214.623
b5	fertilizzanti	0	0	0
b6	altre rinfuse solide	19.649	16.611	3.038
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	1.583.960	1.366.299	217.661
D	Merci varie in colli, di cui:	1.283.019	607.234	675.786
d1	contenitori	0	0	0
d2	ro-ro	1.283.019	607.234	675.786
d3	altro	0	0	0
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	2.866.979	1.973.533	893.447
F	N° navi	2.275	1.137	1.138
G	N° passeggeri	535.637	273.011	262.626
g1	di linea	535.637	273.011	262.626
g2	crocieristi	0	0	0
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	0	0	0
h1	pieni	0	0	0
h2	vuoti	0	0	0
L	N° contenitori movimentati di cui:	0	0	0
l1	pieni	0	0	0
l2	vuoti	0	0	0

NOTA: le celle in giallo contengono formule per le somme automatiche.

Porto di Golfo Aranci

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	Rinfuse liquide, di cui:	0	0	0
a1	petrolio grezzo	0	0	0
a2	prodotti raffinati	0	0	0
a3	gas	0	0	0
a4	altre rinfuse liquide	0	0	0
B	Rinfuse solide, di cui:	0	0	0
b1	cereali	0	0	0
b2	mangimi	0	0	0
b3	carbone	0	0	0
b4	minerali	0	0	0
b5	fertilizzanti	0	0	0
b6	altre rinfuse solide	0	0	0
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	0	0	0
D	Merci varie in colli, di cui:	115.712	58.313	57.399
d1	contenitori	0	0	0
d2	ro-ro	115.712	58.313	57.399
d3	altro	0	0	0
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	115.712	58.313	57.399
F	N° navi	804	402	402
G	N° passeggeri	439.571	219.897	219.674
g1	di linea	439.571	219.897	219.674
g2	crocieristi	0	0	0
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	0	0	0
h1	pieni	0	0	0
h2	vuoti	0	0	0
L	N° contenitori movimentati di cui:	0	0	0
l1	pieni	0	0	0
l2	vuoti	0	0	0

NOTA: le celle in giallo contengono formule per le somme automatiche.

Porto di Oristano

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	Rinfuse liquide, di cui:	353.317	353.317	0
a1	petrolio grezzo	9.000	9.000	0
a2	prodotti raffinati	210.633	210.633	0
a3	gas	0	0	0
a4	altre rinfuse liquide	133.684	133.684	0
B	Rinfuse solide, di cui:	1.003.131	704.853	298.278
b1	cereali	445.581	445.581	0
b2	mangimi	176.601	171.601	5.000
b3	carbone	45.052	45.052	0
b4	minerali	293.278	0	293.278
b5	fertilizzanti	0	0	0
b6	altre rinfuse solide	42.618	42.618	0
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	1.356.447	1.058.169	298.278
D	Merci varie in colli, di cui:	0	0	0
d1	contenitori	0	0	0
d2	ro-ro	0	0	0
d3	altro	0	0	0
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	1.356.447	1.058.169	298.278
F	N° navi	470	235	235
G	N° passeggeri	0	0	0
g1	di linea	0	0	0
g2	crocieristi	0	0	0
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	0	0	0
h1	pieni	0	0	0
h2	vuoti	0	0	0
L	N° contenitori movimentati di cui:	0	0	0
l1	pieni	0	0	0
l2	vuoti	0	0	0

NOTA: le celle in giallo contengono formule per le somme automatiche.

Porto di Portovesme

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	Rinfuse liquide, di cui:	191.020	39.900	151.120
a1	petrolio grezzo	0	0	0
a2	prodotti raffinati	39.900	39.900	0
a3	gas	0	0	0
a4	altre rinfuse liquide	151.120	0	151.120
B	Rinfuse solide, di cui:	915.652	855.250	60.402
b1	cereali	0	0	0
b2	mangimi	0	0	0
b3	carbone	499.744	499.744	0
b4	minerali	333.864	291.069	42.795
b5	fertilizzanti	0	0	0
b6	altre rinfuse solide	82.044	64.437	17.607
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	1.106.672	895.150	211.522
D	Merci varie in colli, di cui:	0	0	0
d1	contenitori	0	0	0
d2	ro-ro	0	0	0
d3	altro	0	0	0
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	1.106.672	895.150	211.522
F	N° navi	10.655	5.299	5.356
G	N° passeggeri	435.205	214.180	221.025
g1	di linea	435.205	214.180	221.025
g2	crocieristi	0		
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	0	0	0
h1	pieni	0	0	0
h2	vuoti	0	0	0
L	N° contenitori movimentati di cui:	0	0	0
l1	pieni	0	0	0
l2	vuoti	0	0	0

NOTA: le celle in giallo contengono formule per le somme automatiche.

Porto di Santa Teresa

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	Rinfuse liquide, di cui:	0	0	0
a1	petrolio grezzo		0	0
a2	prodotti raffinati		0	0
a3	gas		0	0
a4	altre rinfuse liquide		0	0
B	Rinfuse solide, di cui:	0	0	0
b1	cereali		0	0
b2	mangimi		0	0
b3	carbone		0	0
b4	minerali		0	0
b5	fertilizzanti		0	0
b6	altre rinfuse solide		0	0
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	0	0	0
D	Merci varie in colli, di cui:	16.881	0	0
d1	contenitori		0	0
d2	ro-ro	16.881	0	0
d3	altro		0	0
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	16.881	0	0
F	N° navi	668	334	334
G	N° passeggeri	56.946	29.046	27.900
g1	di linea	56.946	29.046	27.900
g2	crocieristi		0	0
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	0	0	0
h1	pieni		0	0
h2	vuoti		0	0
L	N° contenitori movimentati di cui:	0	0	0
l1	pieni		0	0
l2	vuoti		0	0

NOTA: le celle in giallo contengono formule per le somme automatiche.

ADSP Globali

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	Rinfuse liquide, di cui:	22.603.280	12.935.337	9.667.943
a1	petrolio grezzo	12.104.539	12.104.539	0
a2	prodotti raffinati	9.855.760	537.357	9.318.403
a3	gas	192.867	76.197	116.670
a4	altre rinfuse liquide	450.113	217.243	232.870
B	Rinfuse solide, di cui:	3.835.232	3.101.306	1.067.840
b1	cereali	459.112	459.112	0
b2	mangimi	182.677	177.677	5.000
b3	carbone	1.604.952	1.604.952	0
b4	minerali	1.161.063	378.043	783.021
b5	fertilizzanti	0	209.952	123.962
b6	altre rinfuse solide	427.427	271.570	155.857
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	26.772.426	16.036.644	10.735.783
D	Merci varie in colli, di cui:	11.589.998	6.189.677	5.383.441
d1	contenitori	224.538	113.670	110.868
d2	ro-ro	11.365.460	6.076.007	5.272.573
d3	altro	0	0	0
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	38.362.424	22.226.320	16.119.223
F	N° navi	23.715	11.830	11.885
G	N° passeggeri	3.463.833	1.737.291	1.719.634
g1	di linea	3.456.925	1.737.291	1.719.634
g2	crocieristi	6.908	0	0
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	68.406	34.886	33.520
h1	pieni	0	0	0
h2	vuoti	0	0	0
L	N° contenitori movimentati di cui:	0	0	0
l1	pieni	0	0	0
l2	vuoti	0	0	0

NOTA: le celle in giallo contengono formule per le somme automatiche.

ALL. 3

Indicazione della percentuale relativa alla spesa in conto competenza e in conto residui, per l'avanzamento delle opere infrastrutturali rispetto alle uscite in conto capitale, in conto competenza e in conto residui

In conto competenza

Previsione Cap. U211/10 (a)	Impegnato per opere infrastrutturali (b)	Percentuale (b)/(a)	Pagato per opere infrastrutturali (c)	Percentuale (c)/(b)
€ 70.229.038,16	€ 53.967.373,09	76,84%	€ 1.796.303,86	3,33%

In conto residui

Residui Cap. U211/10 (a)	Residui per opere infrastrutturali (b)	Percentuale (b)/(a)	Pagato per opere infrastrutturali (c)	Percentuale (c)/(b)
€ 32.322.420,16	€ 32.322.420,16	100%	€ 1.780.972,26	5,51%

4. Manutenzione ordinaria/straordinaria e interventi infrastrutturali – Opere di grande infrastrutturazione

4.1 Compilazione dell'unità scheda relativa agli Interventi ricompresi nell'elenco annuale 2020 del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: Stato di attuazione degli interventi programmati per il 2020, alla data del 31/12/2020.

OPERE PORTUALI

INTERVENTI RICOMPRESI NELL'ELENCO ANNUALE 2020			
denominazione intervento	Importo intervento	Fase di attuazione (Progettazione, gara, esecuzione)	% avanzamento lavori
CAGLIARI			
Completamento della passeggiata pedonale e ciclabile e sistemazione della viabilità in zona Su Siccu	€ 3.180.773,40	esecuzione	49,58%
Consolidamento statico della banchina antistante il capannone Nervi	€ 1.357.321,12	esecuzione	85,77%
Lavori di risanamento statico del corpo scala del capannone Nervi e di manutenzione della struttura in ferro del carroponte	€ 1.082.543,10	esecuzione	0% (non emesso alcun SAL al 31.12.2020)
Realizzazione dell'impianto fognario in loc. Su Siccu	€ 680.879,03	esecuzione	0% (non emesso alcun SAL al 31.12.2020)
Demolizione Silos e riqualificazione delle aree circostanti	€ 1.648.649,63	esecuzione	21,52%
Lavori di manutenzione di aree e pavimentazioni nella zona commerciale del Porto di Cagliari	€ 1.215.234,49	Aggiudicazione definitiva gara	/
Realizzazione nuovo "gate" d'ingresso e dei locali destinati agli operatori	€ 1.034.142,57	Aggiudicazione definitiva gara	/

portuali adibiti al controllo dei varchi presso il Porto Canale			
Realizzazione di una struttura ombreggiante per il percorso pedonale della zona S. Agostino	€ 366.664,83	esecuzione	0% (non emesso alcun SAL al 31.12.2020)
Realizzazione passeggiata lungo banchina padiglione Nervi e completamento pavimentazione	€ 1.177.586,14	Aggiudicazione definitiva gara	/
Lavori di manutenzione e risanamento della gru posizionata lungo la banchina antistante il capannone Nervi	€ 363.384,33	Aggiudicazione definitiva gara	/
Lavori di realizzazione di una pavimentazione fonoassorbente all'interno dell'area di security nell'ambito del progetto RUMBLE, programma di cooperazione transfrontaliera Italia – Francia marittimo 2014 – 2020	€ 241.176,89	Aggiudicazione definitiva gara	/
Manutenzione straordinaria dell'impianto di illuminazione della banchina commerciale del Porto di Portovesme	€ 246.313,57	esecuzione	93,99%
Demolizione e ricostruzione di n.2 locali per esigenze dell'Ente e dell'utenza portuale nel Porto di Portovesme	€ 278.851,02	progettazione	/
Lavori di rifacimento delle velette, trattamento e tinteggiatura delle parti strutturali delle rampe del porto di Golfo Aranci	596.715,00	Progettazione	

Lavori di rifacimento del manto bituminoso nel Porto Commerciale di Golfo Aranci	390.000,00	Progettazione	
Manutenzione straordinaria della pavimentazione stradale in un tratto della via del porto a Golfo Aranci	145.000,00	Aggiudicazione definitiva gara	
Riqualificazione, manutenzione, completamento e trasformazione del fabbricato denominato "Mercato Ittico" in un centro servizi per il porto di Porto Torres	3.000.000,00	Progettazione	
Porto di Olbia: Lavori di manutenzione straordinaria per la realizzazione delle torri faro n. 8 e 9, 18 e 19 e di un tratto di illuminazione stradale nel porto di Olbia Isola Bianca	482.177,22	Aggiudicazione definitiva gara	
Porto Cocciani molo sud fornitura e posa in opera di tre bitte, dell'allargamento della scassa dei moli 5-6 di Olbia e manutenzione straordinaria in ambito portuale	735.000,00	Predisposizione progettazione esecutiva	
Porto di Olbia: Lavori per la separazione impiantistica della torre Enti di Stato della stazione marittima Isola Bianca	304.861,30	Aggiudicazione definitiva gara	
Porto di Olbia – Lavori strutturali per adeguamento sismico Stazione Marittima Isola Bianca	204.000,00	Progettazione in fase di gara	
Porto di Olbia -Campionamento e caratterizzazione dei fondali del canale di accesso al porto di Olbia, del bacino di evoluzione, degli attracchi del porto isola bianca e del porto Cocciani	844.000,00	Fase di gara	

Progettazione preliminare dell'intervento denominato "Dragaggi Golfo di Olbia per portare i fondali del Porto Isola Bianca e del Porto Cocciani a -10,00 m e i fondali della Canaletta a -11,00 m"	437.141,07	Fase di gara	
Lavori di manutenzione della viabilità stradale nel porto di Olbia	109.952,71	esecuzione	60%
Porto di Porto Torres - Lavori di manutenzione straordinaria e recupero degli impianti di illuminazione del porto di Porto Torres.	1.975.000,00	Predisposizione atti di gara	
Porto Torres - Realizzazione nel porto di Porto Torres dello scalo di alaggio e varo delle imbarcazioni con gru all'interno del polo nautico del nord-ovest della Sardegna.	3.500.000,00	Progettazione definitiva Verifica Progetto	
Porto Torres – lavori di costruzione Darsena Servizi 2° lotto	3.500.000,00	progettazione	
Porto di Porto Torres – riqualificazione manutenzione e completamento aree archeologiche porto commerciale	550.000,00	progettazione	
Manutenzione straordinaria ed ordinaria, con durata biennale, degli impianti antincendio del porto pescherecci di Golfo Aranci, dei moli di Ponente e Dogana-Segni di Porto Torres e dei porti industriale e commerciale di Olbia.	300.000,00	progettazione	
Porto di Porto Torres – lavori di manutenzione e adeguamento della Cabina ENEL ASI 1	300.000,00	Progettazione Definitiva	

Realizzazione della Stazione marittima/check point presso il molo ponente del porto di Porto Torres	500.000,00	Progettazione Preliminare	
Lavori di manutenzione straordinaria di "realizzazione sottoservizi e impiantistica speciale per predisposizione controlli covid-19- Porto Torres"	155.000,00	Esecuzione	90%
Accordo quadro per la manutenzione straordinaria dei Porti del Nord Sardegna – Opere marittime categoria OG7	5.644.000,00	Aggiudicati	
Accordo quadro per la manutenzione straordinaria dei Porti del Nord Sardegna – Opere stradali categoria OG3	5.644.000,00	Aggiudicati	
Accordo quadro per la manutenzione straordinaria dei Porti del Nord Sardegna – “Edifici civili e industriali - categoria OG1” e “Impianti tecnologici - categoria OG11”	5.644.000,00	Aggiudicati	
Realizzazione di pensiline a copertura dei varchi per lo svolgimento delle operazioni di controllo mezzi e persone in ambiente protetto presso il porto Isola Bianca di Olbia	350.000,00	Progettazione	
Realizzazione della stazione marittima/check point presso il molo Ponente del porto di Porto Torres	500.000,00	Progettazione	

4.2 Compilazione dell'unità scheda relativa alle Opere di grande infrastrutturazione: Elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione con indicazione della relativa fonte.

OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE			
denominazione intervento	Costo intervento	Fonte di finanziamento	stato di attuazione
CAGLIARI			
Opere di infrastrutturazione primaria avamposti del Porto Canale per attività cantieristica - 2^ Fase	€ 24.868.538,78	Finanziamento MIT (Decreto n.353 del 13/08/2020)	Aggiudicazione appalto integrato (Decreto n.406 del 28.10.2020). In attesa di stipula contratto
Infrastrutturazione aree G1W e G2W	€ 13.819.337,66	Finanziamento MIT (Decreto n.353 del 13/08/2020)	In fase di approvazione il progetto definitivo su cui indire la gara mediante la procedura dell'appalto integrato
Prolungamento banchina sul lato Nord est del Porto Canale	€ 33.773.201,88	AdSP	In fase di aggiornamento lo Studio di Incidenza Ambientale
Nuovo Terminal Ro Ro nell'avamposto ovest del Porto Canale	€ 100.000.000,00	AdSP / € 655.881,20 dal MIT (nota del Direttore Generale del Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici - Direzione Generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali del 12/12/2019 – prot. n.16323)	In fase di adeguamento alla configurazione complessiva del PRP il progetto definitivo e lo Studio di Incidenza Ambientale
Porto di Porto Torres – Manutenzione, escavi e dragaggi dei fondali del Porto commerciale.	7.000.000,00	AdSP Mare di Sardegna	Caratterizzazione ambientale – indagine magnetometrica – Bonifica da ordigni bellici
Progettazione definitiva ed esecutiva sulla base del progetto preliminare e	36.260.468,76	Bilancio ADSP - € 8.760.468,76	verifica progetto esecutivo

per la realizzazione dei lavori per il prolungamento dell'Antemurale di Ponente		L - 208 - 1998 - Attivazione delle risorse preordinate dalla legge finanziaria per l'anno 1998 al fine di realizzare interventi nelle aree depresse. Istituzione di un fondo rotativo per il finanziamento dei programmi di promozione imprenditoriale nelle aree depresse e successive modifiche ed integrazioni - Delibera CIPE n. 62/2011 - € 27.500.000,00	

ALL. 5

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

	ANNO 2018*	ANNO 2019	ANNO 2020
Tasse portuali	€ 33.164.645,60	€ 20.553.081,48	€ 16.323.705,94
tassa di ancoraggio	€ 8.336.790,61	€ 7.227.704,99	€ 5.567.956,37
diritti e addizionali			
sovratasse			
TOTALE	€ 41.501.436,21	€ 27.780.786,47	€ 21.891.662,31

*di cui €. 14,837,360,51 Tasse portuali 2004-2008 versate dalla Saras S.p.A. a seguito di sentenza della Commissione tributaria Regionale n. 414/2018