



RELAZIONE ANNUALE

2021

(ai sensi dell'art. 8, comma 4, art. 9, comma 5, lett. e) e art. 16, comma 2, della legge n. 84/94 e ss.mm.ii.)



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



SOMMARIO

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. p. 4
- 1.2. Compilazione della tabella allegata relativa al personale. p. 5
- 1.3. Notizie su procedure concorsuali per assunzione di personale concluse o in corso di svolgimento. p. 5

2. Attività operativa, pianificazione e sviluppo del porto

- 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. 9
- 2.4. Compilazione delle tabelle con i dati relativi al traffico di merci e passeggeri per ciascuno scalo di competenza e per l'intero sistema portuale sulla base dello schema allegato. p. 10
- 2.5. Indicazione della percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle entrate correnti. p. 10
- 2.6. Indicazione della percentuale relativa alla spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale. p. 10
- 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. 10

3. Attività svolte in ambito portuale

- 3.1. Articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/94 p. 10
- 3.1.1 Notizie sulla revisione annuale del Piano Organico del Porto. p. 10
- 3.1.2 Notizie di carattere generale su eventuali criticità verificatesi, su nuovi rilasci di autorizzazioni o concessioni e sui provvedimenti di sospensione/revoca delle stesse. p. 12
- 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. 12
- 3.1.4 Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'articolo 17. p. 12
- 3.1.5 Notizie in merito all'applicazione del comma 15 bis dell'articolo 17. p. 12
- 3.2 Notizie in merito all'affidamento di servizi di interesse generale. p. 12

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

- 4.1 Compilazione dell'unità scheda relativa agli Interventi ricompresi nell'elenco annuale 2021 del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: Stato di attuazione degli interventi programmati per il 2021, alla data del 31/12/2021. 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

- 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
- 5.2 Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi e azioni di recupero per morosità. p. 16

6. Tasse portuali

- 6.1 Compilazione dell'allegata tabella sulle entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali. p. 17



La presente Relazione Annuale, riferita all'anno 2021, è redatta secondo lo schema trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con nota Prot. n. 8046 del 10.03.2022.

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.

Anche nel corso del 2021 l'Ente si è misurato, oltre che con le sfide derivanti dalle iniziative di rilancio dell'economia del sistema portuale di riferimento, con la necessità di accompagnare il percorso di ripresa alle esigenze legate al contesto organizzativo, ancora condizionato, seppure in maniera ridotta, dalla situazione emergenziale derivante dalla pandemia da COVID-19.

In tal senso si è confermata particolarmente efficace la "Piattaforma Aziendale Multitasking" (PAM), sviluppata, esclusivamente mediante know-how interno, durante il 2020 per far fronte, in tempi rapidi, alle misure di contenimento del contagio e che ha consentito, anche nel 2021, di rendere disponibile a tutto il personale 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.

Un risultato degno di specifica menzione va riconosciuto alla sezione della PAM dedicata alla formazione in materia di anticorruzione e trasparenza, grazie alla quale è stato possibile somministrare i relativi corsi obbligatori a tutto il personale anche allorché le misure di distanziamento sociale hanno impedito la presenza fisica del personale ai corsi suddetti.

Nell'esercizio 2021 gran parte del personale dipendente ha proseguito a svolgere l'attività lavorativa in smart working su base volontaria, ad eccezione che per le indifferibili attività tecniche, secondo le disposizioni già impartite dal Segretario generale a decorrere dal 16.03.2020, in particolare con gli ordini di servizio n. 3 del 16.03.2020, n. 6 del 25.03.2020, n. 7 del 14.04.2020, n. 8 del 29.04.2020, n. 10 del 14.05.2020, n. 12 del 28.05.2020, n. 13 del 19.06.2020, n. 17 del 16.07.2020, n. 20 del 29.07.2020, n. 26 del 31.08.2020, n. 33 del 29.09.2020, n. 37 del 14.10.2020, n. 39 del 26.10.2020, n. 52 del 28.12.2020, e dal Presidente con la nota interna del n. 6732 del 27 marzo 2020.

Per l'esercizio 2021 il Segretario generale è intervenuto con i seguenti ordini di servizio:

- con l'ordine di servizio del n. 4 del 28.01.2021, nel rispetto di quanto previsto dal decreto legge 5 gennaio 2021, n. 1, recante «Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento e gestione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19», dal DPCM 14 gennaio 2021 contenente le misure per il contrasto e il contenimento dell'emergenza da Covid-19 e dal DECRETO-LEGGE 14 gennaio 2021, n. 2, recante "Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento e prevenzione dell'emergenza epidemiologica da COVID-19 e di svolgimento delle elezioni per l'anno 2021", la proroga dello smart working fino al 31 marzo 2021, richiamando ciascun dirigente a valutare la consistenza del contingente di personale in regime di lavoro agile, ad esclusione degli Uffici Security Lavoro Portuale (in particolare per tutto ciò che riguarda la safety), e delle Direzioni Tecniche. In particolare ha disposto che ciascun dirigente:

- a. organizza il proprio ufficio assicurando, su base giornaliera, settimanale o plurisettimanale, lo svolgimento del lavoro agile almeno al cinquanta per cento del personale preposto alle attività che possono essere svolte secondo tale modalità, tenuto conto di quanto previsto al comma 3;
- b. adotta, nei confronti dei dipendenti di cui all'articolo 21-bis, del decreto-legge 14 agosto 2020, n. 104, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 ottobre 2020, n. 126, nonché, di norma, nei confronti dei lavoratori fragili ogni soluzione utile ad assicurare lo svolgimento di attività in modalità agile anche attraverso l'adibizione a diversa mansione ricompresa nella medesima categoria o area di inquadramento come definite dai contratti collettivi vigenti e lo svolgimento di specifiche attività di formazione professionale;
- c. adotta, al proprio livello, le soluzioni organizzative necessarie per consentire lo svolgimento delle attività di formazione di cui alla lettera b) anche al personale che svolge attività di lavoro in presenza;



d. favorisce la rotazione del personale di cui alla lettera a), tesa ad assicurare, nell'arco temporale settimanale o plurisettimanale, un'equilibrata alternanza nello svolgimento dell'attività in modalità agile e di quella in presenza, tenendo comunque conto delle prescrizioni sanitarie vigenti per il distanziamento interpersonale e adeguando la presenza dei lavoratori negli ambienti di lavoro a quanto stabilito nei protocolli di sicurezza e nei documenti di valutazione dei rischi;

e. tiene conto, nella rotazione di cui alla lettera d), ove i profili organizzativi lo consentano, delle eventuali disponibilità manifestate dai dipendenti per l'accesso alla modalità di lavoro agile, secondo criteri di priorità che considerino le condizioni di salute del dipendente e dei componenti del nucleo familiare di questi, della presenza nel medesimo nucleo di figli minori di quattordici anni, della distanza tra la zona di residenza o di domicilio e la sede di lavoro, nonché del numero e della tipologia dei mezzi di trasporto utilizzati e dei relativi tempi di percorrenza.

- con l'ordine di servizio n. 10 del 29.03.2021 ha disposto la proroga sino al 30 aprile 2021;

- con l'ordine di servizio n. 16 del 29.04.2021 ha disposto un'ulteriore proroga sino al 16 maggio 2021 ai sensi del DECRETO-LEGGE 13 marzo 2021, n. 30, recante "Misure urgenti per fronteggiare la diffusione del COVID-19 e interventi di sostegno per lavoratori con figli minori in didattica a distanza o in quarantena" e del DECRETO-LEGGE 22 aprile 2021, n. 52 "Misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da COVID-19";

- con l'ordine di servizio n. 17 del 12.05.2021, ai sensi del DL 30 aprile 2021, n. 56 "Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi" ed in particolare dell'art. 1 "Disposizioni urgenti in materia di lavoro agile" apporta modifiche alla disciplina dello smart working nella Pubblica Amministrazione, lasciando alle singole amministrazioni la facoltà di decidere liberamente il numero di dipendenti in smart working sulla base di alcuni indicatori quali la continuità e l'efficienza dei servizi e la soddisfazione degli utenti ha disposto il rientro in presenza di tutto il personale, salvo casi particolari di estrema necessità e urgenza, con decorrenza 13 maggio 2021

- con l'ordine di servizio del Segretario Generale n. 35 del 22.09.2021 con il quale viene posto l'obbligo di Green Pass con individuazione dei soggetti incaricati dell'accertamento e della contestazione delle eventuali violazioni

- con l'ordine di servizio n. 36 del 12.10.2021 che ha disposto, senza alcuna eccezione, il rientro in presenza di tutto il personale con decorrenza 15 ottobre 2021.

Al 31.12.2021 il costo sostenuto dall'Ente per il mantenimento delle postazioni lavorative in modalità agile è stato pari ad € 512,40, sostenuti per il riscatto dei pc portatili, noleggiati nell'esercizio precedente.

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

1.3. Notizie su procedure concorsuali per assunzione di personale concluse o in corso di svolgimento.

Con decorrenza gennaio 2021, a seguito del decreto n. 504 del 23.12.2020, si è proceduto al riconoscimento delle progressioni di livello d'inquadramento al personale vincitore delle selezioni interne indette con decreto n. 474 del 07.12.2020, che hanno riguardato 32 dipendenti, ed in particolare:

- N. 5 dipendenti da 2° livello a 1° livello con decorrenza 01.01.2021;
- N. 7 dipendenti da 3° livello a 2° livello con decorrenza 01.01.2021;
- N. 10 dipendenti da 4° livello a 3° livello con decorrenza 01.01.2021;
- N. 3 dipendenti da 1° livello a QB con decorrenza 01.07.2021;
- N. 6 dipendenti da 4° livello a 3° livello con decorrenza 01.07.2021;
- N. 1 dipendente da 4° livello a 3° livello con decorrenza 01.10.2021;

Nel rispetto della vigente pianta organica, adottata con delibera n. 9 del 25.02.2021 dal Comitato di Gestione ed approvata dal Ministero vigilante con la nota VPTM U.0012405 del 03.05.2021, e del Regolamento per il reclutamento del personale dipendente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, adottato con decreto n. 11 del 03.08.2017, come modificato dal decreto n. 237 del 28.07.2021, sono state, altresì, completate le procedure di selezione pubblica definite con decreto n. 402 del 22.12.2021, che ha determinato l'assunzione di n. 12 nuovi dipendenti, al 4° livello del CCNL dei lavoratori dei porti, con decorrenza 01.02.2022.



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 vigente 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 2021, ha portato avanti le azioni contenute nell'aggiornamento del 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 dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ora della Transizione Ecologica, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ora delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili.

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 traguardati 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.

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.

Nel documento di aggiornamento del DEASP 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.

Tuttavia, si sottolinea che nel 2021 sono state portate avanti soprattutto alcune progettazioni relative al primo e sono state valutati alcuni aspetti di alcuni porti della AdSP in merito alla possibilità di progettare e realizzare in futuro, impianti per l'elettificazione delle banchine considerando 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.

Al riguardo, si ricorda altresì che il Governo italiano, attraverso il c.d. Fondo complementare al PNRR, ha stanziato 700 milioni specificamente per il cold ironing, ripartiti secondo la seguente tabella di marcia: 80 milioni di euro per il 2021, 150 milioni di euro per il 2022, 160 milioni di euro per il 2023, 140 milioni di euro per il 2024, 160 milioni di euro per il 2025 e 10 milioni di euro per il 2026.



Anche l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna si è subito fatta parte attiva nel più ampio disegno di ripresa e resilienza, presentando al Ministero competente una serie di schede relative ad interventi relativi alla "elettrificazione" delle banchine di alcuni porti di sua competenza.

PORTO di CAGLIARI

Nel porto Storico/commerciale interno alla città è in atto una profonda trasformazione che lo vedrà, nei prossimi anni, destinato esclusivamente al traffico da diporto e croceristico, con lo spostamento di tutto il traffico commerciale e passeggeri nel nuovo terminal Ro-RO e Ro-Pax in fase di progettazione nel porto Canale, come peraltro previsto nei recenti documenti di pianificazione redatti dalla AdSP (Piano Regolatore Portuale e POT 2021-2023). Ciò significa che nel prossimo futuro vi saranno significativi investimenti finalizzati a promuovere e rafforzare il ruolo del porto storico di Cagliari all'interno del mercato delle crociere. In relazione a tale previsione, oltre all'ampliamento del terminal crociere nel Molo Rinascita, è prevista la realizzazione, nello stesso molo, di un impianto di On-Shore Power Supply (Cold-Ironing) per l'alimentazione elettrica in MT per le navi da crociera, con due punti di connessione per alimentazione contemporanea di due navi.

Per la valutazione preliminare delle potenze elettriche necessarie per soddisfare il fabbisogno del porto, è stata effettuata un'analisi preliminare dei movimenti delle navi da crociera.

Per le valutazioni delle potenze da installare è stata proposta una soluzione tecnica che permette l'alimentazione contemporanea di due navi da crociera ormeggiate nel molo Rinascita. Occorre evidenziare che nel caso in cui venisse scelto il sistema di sincronismo da banchina (sia per il 60Hz che per il 50Hz) una volta operato per la prima nave non sarebbe più effettuabile per le successive. Inoltre, per tener conto della possibilità di poter trasmettere una maggiore potenza e quindi alimentare anche le navi da crociera, è stato previsto di equipaggiare l'infrastruttura di cold ironing con trasformatori capaci di operare a livelli di tensione 11 kV.

La percentuale è basata sugli aspetti legati agli incentivi agli armatori all'utilizzo del cold ironing in porto, che potranno usufruire di prezzi del vettore elettrico assolutamente competitivi con quelli prodotti autonomamente: a questi si aggiungeranno incentivi all'utilizzo del cold-ironing in porto che la UE, con le nuove direttive, è intenzionata a mettere in atto. Inoltre, la capacità da parte dell'AdSP di autoprodurre parte dell'energia elettrica da fonti rinnovabili o con sistemi di cogenerazione e trigenerazione previsti nel DEASP, combinati con la possibilità di essere diretto fornitore di energia elettrica (costituzione di comunità Energetica Portuale), potrà ulteriormente contribuire alla riduzione del costo dell'energia nei confronti degli armatori.

Nella progettazione è stato preso in considerazione anche il Porto Canale di Cagliari, che nelle previsioni del Piano Regolatore Portuale e del POT 2021-2023, diventerà il futuro scalo commerciale e passeggeri e pertanto, nel breve-medio periodo, in esso verranno trasferite tutte le attività legate al Ro-Ro ed al Ro-Pax che attualmente sono svolte all'interno nel porto commerciale storico di Cagliari. Vista la destinazione dello scalo, e l'entità dei flussi che in esso verranno ad insistere è stata prevista la realizzazione, nel nuovo terminal RoRo (attualmente in fase di progettazione) di un impianto di On-Shore Power Supply (Cold-Ironing) per l'alimentazione elettrica in MT delle banchine per le navi che in essa troveranno approdo.

L'avvio dei lavori è stimabile a fine 2022/inizi 2023, mentre la conclusione di questi e la messa in esercizio potrebbe avvenire entro il 2027. L'importo complessivo del progetto è stimato in € 12,2 milioni, comprensivi dei costi di progettazione, realizzazione ed altri oneri.

PORTO DI OLBIA

Il Porto di Olbia Isola Bianca è uno dei maggiori scali nazionali per movimentazione di numero di passeggeri, e che presenta, soprattutto nella stagione estiva, un rilevante numero di toccate nave. Il porto è posto sul fronte città, e per sua collocazione determina nei confronti di essa effetti in termini di disturbi legati all'inquinamento atmosferico e di rumore delle attività esercitate in porto oltretutto dei traffici dei mezzi navali. Considerato che i traffici sul porto sono in costante aumento, sia in termini di tonnellate che di passeggeri, l'AdSP nel 2021 ha avviato un programma di interventi di elettrificazione di una parte dei moli del porto Isola Bianca destinato alle navi in transito con quattro punti di connessione per alimentazione contemporanea di quattro natanti.



Per la valutazione preliminare delle potenze elettriche necessarie per soddisfare il fabbisogno del porto, è stata effettuata una analisi dei movimenti di tutte le tipologie di navi, della loro dimensione e della durata del loro stazionamento in porto.

Il progetto dell'elettrificazione delle banchine del porto di Isola Bianca ad Olbia ha come obiettivo quello di attrarre una clientela pari al 75% delle navi in arrivo. Questa percentuale, come anche per il porto di Cagliari, è basata sugli aspetti legati agli incentivi agli armatori all'utilizzo del Cold Ironing in Porto, oltre all'azzeramento delle accise sul costo dell'energia elettrica prelevata dalla rete, ed agli investimenti che l'AdSP intende attivare finalizzati alla produzione di energia da fonti rinnovabili che consentiranno di autoprodurre parte dell'energia elettrica consumata e quindi di ridurre il costo agli armatori. Agli aspetti legati alle tariffe, dovrà essere affiancata e sviluppata una importante campagna di marketing e quindi della generale convenienza dell'armatore ad allacciarsi alla rete elettrica di banchina, a cui va associata la necessità di incentivare e divulgare la cultura ecosostenibile nei confronti degli armatori per fare in modo che dotino le loro flotte degli opportuni dispositivi a bordo nave per l'allacciamento al Cold Ironing, a cui sempre con maggiore pressione si affiancheranno i limiti imposti dalle direttive europee in termini di riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e nella riduzione del rumore in porto. La potenza complessiva di picco che si intende erogare è pari a 22 MW, e dove di seguito in una configurazione dove siano presenti contemporaneamente le seguenti tipologie di natanti: n°3 Ro-Ro Passenger, n°1 crociera.

L'avvio dei lavori è stimabile a fine 2022/inizi 2023, mentre la conclusione di questi e la messa in esercizio potrebbe avvenire entro il 2027. L'importo complessivo del progetto è stimato in € 21,56 milioni, comprensivi dei costi di progettazione, realizzazione ed altri oneri.

PORTO di GOLFO ARANCI

Il Porto di Golfo Aranci è un porto commerciale, che presenta, come per lo scalo di Olbia, importanti flussi Ro-Pax nei mesi della stagione estiva. Il porto è posto sul fronte città, e per sua collocazione determina nei confronti di essa effetti in termini di disturbi legati all'inquinamento atmosferico e di rumore delle attività esercitate in porto oltreché dei traffici dei mezzi navali.

Per le valutazioni delle potenze da installare è stata proposta una soluzione tecnica che permette l'alimentazione contemporanea di 2 navi Ro-Ro Passenger. Occorre evidenziare come la scelta sia stata quella di prevedere un sistema di sincronismo da banchina (sia per il 60Hz che per il 50Hz) autonomo per ogni banchina. Il progetto dell'elettrificazione delle banchine del porto di Golfo Aranci ha come obiettivo quello di attrarre una clientela pari al 75% delle navi in arrivo.

Anche in questo caso come per gli altri porti l'AdSP durante il 2021 ha organizzato una politica di incentivi legata agli armatori e all'utilizzo del Cold Ironing in porto, oltre all'azzeramento delle accise sul costo dell'energia elettrica prelevata dalla rete, che consentiranno di autoprodurre parte dell'energia elettrica consumata e quindi di ridurre il costo agli armatori.

PORTO di PORTO TORRES

Nel porto di Porto Torres l'intervento è destinato a realizzare un impianto di On-Shore Power Supply (Cold-Ironing) per l'alimentazione elettrica in MT di 4 banchine per navi di vario tipo presso il sito portuale. Gli elementi di base sono stati tratti da uno screening circa i movimenti di navi durante i vari periodi dell'anno e che possano evidenziare per ogni molo, quali navi vengono attraccate, in quali giorni della settimana, in quale stagione e quanto dura il loro ormeggio in banchina.

L'obiettivo finale sarà quello di attrarre una clientela pari al 75% delle navi in arrivo, siano esse commerciali (ro-ro, ro-pax) che crociere. Questa percentuale è basata sulla considerazione che il mercato debba essere sviluppato non solo dal punto di vista del marketing e quindi della generale convenienza dell'armatore ad allacciarsi alla rete elettrica di banchina, ma anche che è necessario divulgare la cultura tecnica ed attenderne i risultati circa la dotazione degli opportuni dispositivi a bordo nave. La potenza complessiva di picco che si intende erogare è pari a 15 MW.

L'avvio dei lavori è stimabile a fine 2022, mentre la conclusione di questi e la messa in esercizio potrebbe avvenire entro il 2026. L'importo complessivo del progetto è stimato in € 12,75 milioni, comprensivi dei costi di progettazione, realizzazione ed altri oneri. Non sono attualmente disponibili finanziamenti né di natura pubblica, né privata.



L'iniziativa come quelle precedentemente descritte rientra nelle politiche energetiche indicate nel DEASP dell'AdSP Mare di Sardegna, nonché nel POT 2021-2023.

PORTO di SANTA TERESA GALLURA

L'intervento è destinato a realizzare un impianto di On-Shore Power Supply (Cold-Ironing) per l'alimentazione elettrica in MT di 1 banchina per navi traghetto Ro-Pax di piccolo cabotaggio presso il porto di Santa Teresa Gallura.

La soluzione tecnica proposta è studiata per l'alimentazione di un solo traghetto con la possibilità di avere un sincronismo da banchina (sia per il 60Hz che per il 50Hz). In relazione quindi a quanto previsto per le potenze di picco.

Sono stati valutati i costi di impianto suddivisi in varie categorie specifiche. Inoltre, le stime sono state ricavate parametricamente sulla base di costi già sostenuti per impianti simili in esercizio.

L'obiettivo finale è quello alimentare il 100% del traffico dei traghetti Ro-pax nella tratta con la Corsica.

La potenza complessiva di picco che si intende erogare è pari a 0,3 MW.

L'avvio dei lavori è stimabile a fine 2022/inizi 2023, mentre la conclusione di questi e la messa in esercizio potrebbe avvenire entro il 2026. L'importo complessivo del progetto è stimato in € 0,5 milioni, comprensivi dei costi di progettazione, realizzazione ed altri oneri.

PORTO di PORTOVESME

L'intervento presso il porto di Portovesme è destinato a realizzare un impianto di On-Shore Power Supply (Cold-Ironing) per l'alimentazione elettrica in MT di 1 banchina per navi traghetto Ro-Pax di piccolo cabotaggio.

La soluzione tecnica proposta è stata studiata per l'alimentazione di un solo traghetto con la possibilità di avere un sincronismo da banchina (sia per il 60Hz che per il 50Hz). In relazione quindi a quanto previsto per le potenze di picco, si possono valutare i costi di impianto suddivisi in varie categorie specifiche. Inoltre, le stime sono state ricavate parametricamente sulla base di costi già sostenuti per impianti simili in esercizio. L'obiettivo finale è quello alimentare il 100% del traffico dei traghetti Ro-pax nella tratta con Carloforte (isola di San Pietro). La potenza complessiva di picco che si intende erogare è pari a 0,3 MW.

L'avvio dei lavori è stimabile a fine 2022/inizi 2023, mentre la conclusione di questi e la messa in esercizio potrebbe avvenire entro il 2024. L'importo complessivo del progetto è stimato in € 0,5 milioni, comprensivi dei costi di progettazione, realizzazione ed altri oneri.

Tutte le proposte progettuali di cui sopra hanno ricevuto il benestare del MIMS che, con decreto n. 330 del 13 agosto 2021, registrato alla Corte dei Conti in data 06.09.2021 al n. 2660, ha approvato il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), ammettendo al finanziamento pubblico tutti i suddetti interventi finalizzati all' "Elettrificazione delle banchine (Cold ironing) " per complessivi € 70.830.000.

Si segnala inoltre che l'Autorità ha anche promosso, in attuazione del DEASP, il Programma di Azione Integrate (PAI) denominato "Next rE-generation Ports", attraverso il quale ha avanzato richiesta di contributo al Ministero della Transizione Ecologica nell'ambito del bando "Green Ports", al fine di concorrere all'assegnazione della quota parte di € 28 milioni per la realizzazione di interventi di ecosostenibilità ambientale in ambito portuale.

Conformemente al proprio Documento ambientale, l'Ente ha sottoposto al MiTE otto progetti sui quali, all'attualità, il Ministero stesso risulta averne ammessi 7, per complessivi 31 milioni di euro.

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

L'ADSP del Mare di Sardegna, già a partire dal mese di febbraio 2020, 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 ed ha implementato per ogni singolo porto passeggeri un Piano di Prevenzione e Protezione dal rischio SARS COV 2.

Per l'anno 2021, oltre a quanto già realizzato, le procedure di prevenzione hanno previsto:

- informazione ai 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;
- dotazione di dispenser distributori di igienizzante alcoolico 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 per lavoratori appartenenti a fasce di popolazione sensibili rispetto al rischio;
- 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;
- limitazione al minimo indispensabile di attività di front office nei confronti di utenti esterni: sono state preferite, ove possibile, gestioni telefoniche. Ove non possibile, sono state valutate opzioni di front office con predilezione delle postazioni munite di vetro di protezione;
- mantenimento della modalità di lavoro quale smart working;
- fornitura, a tutti i lavoratori di maschere facciali filtranti di categoria FFP2;
- mediante specifici ordini di servizio sono state date istruzioni per l'adempimento delle prescrizioni riguardanti le misure per assicurare lo svolgimento in sicurezza del lavoro pubblico e privato mediante l'estensione dell'ambito applicativo della certificazione verde COVID-19 e il rafforzamento del sistema di screening;
- il Servizio di Prevenzione e Protezione aziendale ha realizzato specifici sopralluoghi negli ambienti di lavoro per verificare l'attuazione delle misure di prevenzione e protezione.

2.4. Compilazione delle tabelle con i dati relativi al traffico di merci e passeggeri per ciascuno scalo di competenza e per l'intero sistema portuale sulla base dello schema allegato. (ALL. 2)

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

Per l'esercizio 2021 le entrate correnti accertate sono pari ad € 50.283.302,04 mentre i costi relativi al personale dipendente, con inclusione dei costi relativi al Segretario Generale, sono pari ad € 8.475.366,71 pertanto con una percentuale d'incidenza pari al 16.86 %.

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

Nel corso dell'esercizio 2021 gli oneri della Contrattazione decentrata di secondo livello sono stati pari ad € 1.210.013,83 con un'incidenza sul costo complessivo del personale, pari ad € 8.475.366,71 del 14,28 %.

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.

Nel corso del 2021 è stato predisposto il nuovo Piano dell'Organico del Porto valido per il triennio 2022-2024. Il nuovo Piano è stato posto all'attenzione, per quanto di competenza, delle Commissioni Consultive Locali dei porti di Cagliari, Oristano, Portovesme (convocate in seduta ordinaria il giorno 25.11.2021), Olbia-Golfo Aranci e Porto Torres (convocate in seduta ordinaria il giorno 24.11.2021) ed Arbatax (convocata in seduta ordinaria il giorno 26.11.2021), le quali tutte hanno fornito all'unanimità il proprio parere favorevole.

È stato quindi acquisito il consensus da parte dell'Organismo di partenariato della risorsa mare nella seduta del 20 dicembre 2021.

Infine, il Comitato di Gestione nel corso della seduta del 20 dicembre 2021, ha espresso all'unanimità la delibera di approvazione n. 25 in data 20 dicembre 2021, pubblicata al seguente link:



http://www.adspmaredisardegna.it/wp-content/uploads/2021/08/delibera-cg-n.-25_pops-piano-dellorganico-del-porto-dei-lavoratori-delle-imprese-2022-2024-signed-signed.pdf

relativa al citato Piano pubblicato anch'esso sul sito istituzionale dell'Ente al seguente link, quale allegato alla summenzionata delibera:

http://www.adspmaredisardegna.it/wp-content/uploads/2021/08/all.-delibera-cg-n.-25_pops-piano-dellorganico-del-porto-dei-lavoratori-delle-imprese-2022-2024.pdf

Il Piano è stato quindi trasmesso al superiore Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con nota prot. n. 27565 in data 22 dicembre 2021.

Se la prima stesura del Piano dell'Organico del Porto (2019-21) 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, questa seconda edizione (2022-2024) ha fornito la possibilità, attraverso una capillare analisi ed elaborazione dei dati, di meglio capire l'evoluzione del mercato del lavoro portuale.

Il primo, positivo effetto del Piano è innanzi tutto rappresentato dall'avvio dell'auspicata *data collection* permanente, legata al monitoraggio dell'impiego della risorsa umana in relazione alle attività principali che in detti porti si svolgono.

Tale strumento di "raccolta" di informazioni e di dati, a disposizione dell'Autorità di Sistema Portuale, costituisce difatti la base di partenza per la successiva adozione dei previsti «piani operativi di intervento per il lavoro portuale», c.d. P.O.I., propedeutici a qualsiasi intervento dell'Ente nei settori della formazione professionale, della riqualificazione o riconversione del lavoratore portuale, ovvero della ricollocazione del lavoratore stesso in altre mansioni o attività in porto.

Dall'esame dei dati e dal raffronto con quelli relativi agli aggiornamenti precedenti, emergono alcune indicazioni particolarmente interessanti, ma che tuttavia devono giocoforza essere integrate, elaborate e contestualizzate anche in relazione agli eventi degli ultimi mesi (Pandemia COVID-19).

Va infatti ricordato come le informazioni raccolte facciano riferimento alla data del 30 giugno 2021.

A tale data, si registra, rispetto all'anno precedente, la cessazione dall'attività di una impresa, ma al contempo l'inserimento nell'ambito portuale di tre nuove aziende, fatto che ha certamente comportato una differenza in termini quantitativi e qualitativi del personale occupato.

Emerge anche che il lavoro portuale, storicamente rappresentato come settore occupazionale prevalentemente maschile, un tempo praticamente inaccessibile alle donne, continua a mantenere qui la sua connotazione.

Infatti, nonostante l'innovazione tecnologica ed i processi di automazione, le donne che trovano occupazione in questo campo risultano essere sempre in netta minoranza rispetto agli uomini.

I dati registrano una prevalenza degli occupati nella fascia di età 40/50 anni, a testimonianza del generale invecchiamento generazionale che, seppur rispecchi l'andamento dalle politiche nazionali, maggiormente preoccupa all'interno di un contesto lavorativo in cui la forza fisica, l'attenzione e la prontezza nei riflessi possono ancora essere fattori determinanti, anche per la propria ed altrui sicurezza. È pur innegabile, d'altro canto, che sovente l'esperienza, in questo specifico ambito, rappresenta una risorsa preziosa, tant'è vero che i lavoratori portuali difficilmente "migrano" verso altri ambiti professionali.

Risalta che in tutte le imprese adibite allo svolgimento di operazioni/servizi portuali prese in esame, la qualifica professionale prevalente è quella di "operaio" con contratto a tempo indeterminato.

Il dato risulta in linea con il settore, in cui la maggioranza delle figure professionali specialistiche adibite al lavoro in banchina rientra in tale categoria.

Gli altri indicatori statistici rilevati dal questionario alla fine di giugno, non evidenziano particolari segni di scostamento rispetto all'anno precedente. Pur registrando una leggera diminuzione di fatturato, permane una percezione mediamente stabile del futuro e dei livelli occupazionali, mentre alcuni piccoli segnali portano a guardare ai prossimi anni con una certa fiducia.



3.1.2 Notizie di carattere generale su eventuali criticità verificatesi, su nuovi rilasci di autorizzazioni o concessioni e sui provvedimenti di sospensione/revoca delle stesse.

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, 17 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/portale-del-lavoro-portuale/impresе-autorizzate/>

Nell'arco dell'anno 2021 sono state rilasciate le seguenti nuove autorizzazioni:

- Grendi Trasporti Marittimi s.p.a., con sede in Cagliari, Località Porto Canale, P.IVA/C.F. 02152750929 – autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi nel porto di Olbia per la durata di quattro anni ex art. 16 L. 84/94;
- Genova Trasporti Marittimi s.r.l. con sede in Genova, Calata Boccardo n. 8 – C.F./P.IVA 02569760990 - autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali in autoproduzione (limitatamente al sotto-segmento del rizzaggio e derizzaggio, ed a cura del solo personale imbarcato), presso il porto di Santa Teresa Gallura (SS), con scadenza al 31.12.2021, ex art. 16 L. 84/94;
- Grendi Trasporti Marittimi s.p.a., con sede in Cagliari, Località Porto Canale, P.IVA/C.F. 02152750929 – autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi nel Porto di Cagliari, per la durata di quattro, presso le aree assentite in concessione demaniale nel Porto Canale (Dente banchina ex CICT) ai sensi dell'art. 18 della predetta legge n. 84/1994 e ss.mm.ii..nel porto di Olbia anni ex art. 16 L. 84/94.

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.

Nel corso del 2021 non è stata avviata nessuna procedura di cui all' art. 199, comma 1, lett. b) del decreto-legge n. 34/2020, conv. in legge n. 77/2020.

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 2021, 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.

Risulta agli atti dell'Ente la richiesta presentata dall'Agenzia di cui all'art. 17 c. 5 della Legge 84/94 e ss.mm.ii., finalizzata all'applicazione del comma 15 bis dell'articolo 17.

Tuttavia, tenuto conto dell'ormai prossima adozione del primo P.O.I. elaborato dall'Ente, è stato ritenuto opportuno posticipare l'utilizzo, ai fini formativi, dei fondi di cui alla norma in riferimento all'adozione del suddetto Piano.

3.2. Notizie in merito all'affidamento di servizi di interesse generale.

Cagliari

- Servizi di pulizia e raccolta rifiuti.

Servizio di pulizia, raccolta e smaltimento dei rifiuti delle aree comuni

Procedura di gara: Aperta

Aggiudicatario: Società Etambiente Soc. Coop.

Avvio: 01.06.2017

Scadenza: 31.05.2022.



Servizio di centralino e di pulizia giornaliera e periodica degli uffici, degli spazi comuni e spazzatura degli spazi esterni presso gli immobili e le aree portuali di Cagliari

Procedura di gara: Affidamento diretto nelle more dell'esperimento della procedura di gara aperta

Aggiudicatario: Società Cenza srl

Avvio: 12.012.2020

Scadenza: 30.09.2021.

Procedura di gara: Aperta

Aggiudicatario: Gruppo Servizi Associati srl

Avvio: 01.10.2021

Scadenza: 30.09.2024.

Servizio di raccolta e gestione dei rifiuti provenienti dalle navi e dei residui del carico

Procedura di gara: Aperta

Aggiudicatario: ATI "ECO TRAVEL"

Avvio: 01.09.2016

Scadenza: 31.08.2021

Dal 01.10.2021 il servizio in regime di concorrenza da imprese iscritte al registro di cui all'articolo 68 cod. nav. fino all'individuazione di nuovo contraente.

Servizio idrico integrato e gestione della rete fognaria

Nel corso dell'anno 2021 i servizi sono stati svolti direttamente dall'AdSP che sta concordando l'affidamento al Gestore unico.

- Servizio di trasporto passeggeri imbarco/sbarco porto di Cagliari molo Sabauda esterno- molo Rinascita

Procedura di gara: Aperta

Aggiudicatario: Maremania srl

Avvio: 01.07.2018

Scadenza: 15.03.2022

Nota: il servizio era stato affidato per un monte ore complessivo pari a 4.936,5. Causa pandemia nell'anno 2020, considerata la drastica riduzione del trasporto passeggeri, alla scadenza contrattuale (30/06/2021) residuavano 1.225 h. Considerata la ripresa del traffico passeggeri nel periodo estivo, con Decreto del Presidente n. 197 del 29/06/2021, il servizio è stato temporalmente prorogato fino all'esaurimento del monte ore.

- Stazione marittima e accoglienza navi da crociera

Contratto quindicennale a decorrere dal 28/12/2013

- Servizio di portierato nelle aree demaniali - presidio varco porto canale

Procedura di gara: Affidamento diretto previa consultazione di n. 6 operatori economici (art. 36, comma 2, lett. b) D. Lgs. 50/2016 e smi

Aggiudicatario: Cenza srl

Avvio: 21.11.2019

Scadenza: 30.07.2021

Procedura di gara: Aperta

Aggiudicatario: Gruppo Servizi Associati srl

Avvio: 31.07.2021

Scadenza: 30.09.2022

- Manutenzione ordinaria e straordinaria sistema di video sorveglianza e teleallarme

Procedura di gara: Aperta

Aggiudicatario: DAB Sistemi Integrati srl

Avvio: 02.07.2017

Scadenza: 15.09.2026

- Servizio di portierato da effettuarsi nelle aree portuali demaniali ad esclusione delle aree sensibili

Procedura di gara: Aperta

Aggiudicatario: Cenza srl



Avvio: 31.07.2017

Scadenza: 31.03.2022

Procedura di gara: Aperta

Aggiudicatario: Sogest Italia srl

Avvio: previsto per il 01.05.2022

Scadenza: 30.04.2025

- Servizio di controllo degli impianti portuali

Procedura di gara: Aperta

Aggiudicatario: ATI "La Nuorese Soc. Coop. a r.l."

Avvio: 24.09.2019

Scadenza: 23.09.2022

- Servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria del patrimonio verde dell'Ente

Procedura di gara: Aperta

Aggiudicatario: Primavera 83' srl

Avvio: 14.06.2021

Scadenza: 13.06.2024

- Servizi di illuminazione

Procedura di gara: Aperta su Mepa

Aggiudicatario: Primavera 83' srl

Avvio: 24/01/2019

Scadenza: 23/01/2022

NORD SARDEGNA

- Servizi di pulizia e raccolta rifiuti

A seguito di procedura aperta è stato stipulato il Contratto d'appalto, rep 3034 del 10 dicembre 2020, del Servizio di pulizia e raccolta rifiuti nelle aree portuali e demaniali nei porti del Nord Sardegna - CIG 82104093D8 in data 16 dicembre 2020.

La durata del servizio è di 3 (tre) anni, decorrenti dalla data di consegna dello stesso. Tuttavia, in conformità alle previsioni contenute nella documentazione di gara, l'Appaltatore si rende disponibile all'eventuale prosecuzione per un ulteriore periodo massimo di 3 (tre) anni, per una durata complessiva di anni 6 (sei).

Il servizio di pulizia, spazzatura e disinfezione giornaliera delle aree demaniali marittime portuali dei porti di Olbia, Cocciani, Golfo Aranci e Porto Torres, è stato aggiudicato alla ditta DeVizia Transfer spa con sede legale in Torino, via Duino n. 136, codice fiscale e P.IVA n. 03757510015 e codice attività n. 381100 Importo del servizio: € 2.201.097,08.

Nel caso in cui l'AdSP eserciti l'opzione di rinnovo il corrispettivo complessivo per l'intera durata dello stesso (tre anni oltre i tre anni dell'eventuale opzione) ammonta a € 4.783.885,440.

- Servizio idrico e rete fognaria.

Nel porto dell'Isola Bianca (Olbia) la rete e il servizio sono garantiti dalla Società Abbanoa S.r.l.

Nel Porto Industriale di Cala Cocciani (Olbia) la rete e il servizio sono garantiti dal Consorzio Industriale di Olbia, gestore degli immobili e degli impianti tecnici.

Nel Porto Industriale Porto Torres è presente una rete idrica realizzata dal Genio Civile Opere Marittime e la fornitura dell'acqua è garantita dal Consorzio ASI.

Nel Porto commerciale storico di Porto Torres la fornitura dell'acqua è assicurata dalla Società Abbanoa S.r.l.

- Servizi di manutenzione e riparazione.

Il Servizio di manutenzione degli spazi verdi e impianti di irrigazione nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres. (Appalto conforme ai C.A.M. adottati con decreto 13 dicembre 2013, G.U. del 17 gennaio 2014, affidamento del servizio per la gestione del verde pubblico) della durata di 3 anni estendibile ad ulteriori tre anni, è stato aggiudicato in favore dell'O.E. R.T.I. Santo Stefano Soc. Coop. Sociale di Cagliari (capogruppo) e AM 22 S.r.l. di Palombara Sabina (RM) (mandante), (vds. Decreto del Presidente n. 67 del 28.02.2019). Il servizio ha durata contrattuale fino al 9 luglio dell'anno 2022, prorogabile per ulteriori tre anni. Importo del servizio: € 564.919,95 per tre anni; € 1.129.839,90 per sei anni.



- Gestione degli impianti di illuminazione e le relative manutenzioni.

Nel Corso dell'anno 2021, a seguito di apposita procedura sulla piattaforma elettronica dell'Ente, per i porti di Olbia, Golfo Aranci, Cocciani e Porto Torres il servizio elettrico nei citati porti è stato aggiudicato alla ditta TARAS QUIRICO SRL con sede legale in Via Petra Niedda, 1a 07026 Olbia (Sassari), iscritta con il proprio numero di codice fiscale 02184270904 all'Ufficio del Registro delle Imprese n. SS – 154772 fino a luglio 2022. Il servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti tecnologici installati negli immobili è svolto, nell'ambito dei servizi di "Facility management" dalla Società servizi "Facility management" per gli immobili adibiti prevalentemente ad uso ufficio in uso a qualsiasi titolo alle Pubbliche Amministrazioni - Lotto 7, secondo quanto concordato nel Piano Dettagliato degli Interventi (rif FM 7078), per un importo complessivo dei servizi di € 1.250.100,50 oltre iva di legge, con attivazione a partire dal 01.08.2014 con scadenza 19.05.2022.

Per quanto riguarda la manutenzione degli impianti antincendio è previsto l'affidamento per gli impianti installati nei porti di Porto Torres, Industriale di Olbia e Isola Bianca tramite la ditta aggiudicataria dell'Accordo Quadro per le categorie OG1 e OG11. Il porto commerciale di Golfo Aranci è sprovvisto di impianto antincendio fisso ma dotato di sistema antincendio con estintori carrellati. Nei porti del Nord Sardegna è in essere il servizio di manutenzione degli estintori carrellati portatili.

Il servizio di manutenzione delle cancellate e dei varchi delle aree portuali è stato stipulato il contratto della durata di due anni, con scadenza il 31 gennaio 2021, con apposito operatore economico Atec srl, per il servizio di manutenzione dei cancelli, barriere automatiche, ubicate nelle aree ad accesso ristretto del Porto di Olbia, Porto di Golfo Aranci e porto di Porto Torres. Tale servizio consentirà una gestione puntuale delle manutenzioni di tutti i varchi, cancellate e barriere, motorizzate o ad apertura manuale. Importo del servizio: € 58.507,50 per la durata di due anni.

- Stazione marittima passeggeri e servizi di supporto ai passeggeri

Nel porto di Olbia Isola Bianca, la stazione marittima è gestita come segue:

- Per la manutenzione ordinaria degli impianti tecnologici, a seguito di procedura aperta, è stato stipulato un contratto per la durata di 24 mesi con scadenza contrattuale al ottobre 2023 con l'operatore economico aggiudicatario CPL Concordia;
- Per le pulizie dell'immobile e delle relative pertinenze a seguito di procedura aperta, è stato stipulato un contratto della durata di 24 mesi con l'operatore economico aggiudicatario Euro&Promos;

Non è presente alcuna stazione marittima al porto Cocciani.

Nel Porto di Golfo Aranci, l'esistente stazione marittima è stata sottoposta, nel 2016, a lavori di manutenzione straordinaria e adeguamento dei locali, ai fini del rispetto delle normative sulla security.

Una parte dello stabile è in concessione a privati per l'esercizio di attività commerciali (bar tavola calda, rivendita tabacchi e biglietterie).

Nei porti Porto Torres (Civico e Industriale) non sono presenti stabili, di competenza dell'ADSP, adibiti a stazione marittima. I locali in prossimità del porto Civico, attualmente adibiti a terminal passeggeri, sono di competenza del Comune, in quanto non rientranti in area demaniale.

Relativamente al porto Industriale, la Grimaldi Sardegna, concessionaria di alcuni locali, ha adibito a sala d'attesa una parte degli stessi.

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

4.1 Compilazione dell'unità scheda relativa agli Interventi ricompresi nell'elenco annuale 2021 del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: Stato di attuazione degli interventi programmati per il 2021, alla data del 31/12/2021. (ALL. 4)

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. 4)



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 e di queste soltanto tre sono risultate beneficiarie.

Sono, invece, state acquisite al protocollo molteplici richieste di rateizzazione e/o dilazione del termine di pagamento del canone 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 2021 è stato applicato l'indice Istat del - (meno) 1,85%, 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.

PORTO	CANONI ACCERTATI	INTROITI 31/12/21	AMMONTARE CANONI NON RISCOSSI AL 31.12.2021
Cagliari e Sarroch	5.720.449,56	5.209.656,58	di cui € 196.507,21 canoni concessori incassati nel 2022
			di cui € 146.312 per sosta navi inoperose
			di cui € 1.500,00 residui su dilazioni autorizzate
			di cui € 77.528,02 Richiesta rideterminazione canone ex L. 126/2020 in corso di rigetto (Marinedi Srl)
			di cui € 28.145,53 canoni sollecitati e/o escussione della cauzione avviata
			di cui € 26.472,20 canoni Telecom e Rete Ferroviaria - Ricorso al T.A.R.
			di cui € 16.214,45 per canoni G.S. Aquila in contestazione - Ricorso al T.A.R.
Oristano	545.359,82	459.883,93	di cui € 18.113,57 per occupazioni abusive
			di cui € 40.012,10 canoni incassati nel 2022
			di cui € 13.745,95 per occupazioni abusive
Portovesme	819.722,96	814.717,96	di cui € 31.717,84 canoni sollecitati
			canoni incassati nel 2022
	7.085.532,34	6.484.257,47	601.274,87

PORTO	CANONI ACCERTATI	INTROITI 31/12/21	AMMONTARE CANONI NON RISCOSSI AL 31.12.2021
Olbia e Golfo Aranci	1.245.808,71	1.191.500,62	di cui € 7.506,00 canoni incassati nel 2022
			di cui € 101.154,56 cdm Lupetti Ruota Panoramica oggetto di sospensiva TAR Sardegna
			di cui € 1.335,12 interessi - sollecitati con richiesta canoni
			di cui € 1.778,97 MP Pubblicità sollecitati
			di cui € 2.502,00 cdm Pak Kashmir Doner Kebab sollecitati
Porto Torres	1.660.408,95	1.648.102,28	di cui € 2.500,00 fastweb sollecitati
			di cui € 8.556,97 cdm Scoglio Lungo pagati nel 2022
			di cui € 1.250,00 cdm Punta Scorno pagati nel 2022
	2.906.217,66	2.839.602,90	126.583,32



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



ALLEGATI

ALL. 1 - Tabella allegata relativa al personale.

ALL. 2 - Tabelle con i dati relativi al traffico di merci e passeggeri per ciascuno scalo di competenza e per l'intero sistema portuale sulla base dello schema allegato.

ALL. 3 - 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. 4 - Scheda relativa a:

- Interventi ricompresi nell'elenco annuale 2021 del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: Stato di attuazione degli interventi programmati per il 2021, alla data del 31/12/2021.
- Opere di grande infrastrutturazione: Elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione con indicazione della relativa fonte.

ALL. 5 - Tabella sulle entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE MARE DI SARDEGNA

PIANTA ORGANICA AL 31/12/2021

Posizioni	Pianta Organica approvata	Copertura effettiva dell'organico	Costo annuo
DIRIGENTI	7	5	1.158.394,61
QUADRI	21	20	2.252.193,66
IMPIEGATI	79+7***	47+1*+1*+5***	4.808.261,60
OPERAI	0	0	
Totale	107+7***	72+1*+1*+5***	8.218.849,87

* 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 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 € 256.516,84, riguardano il Segretario Generale sino alla concorrenza del totale della categoria 1.1.2 pari a € 8.475.366,71.

Porto di Cagliari

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	Rinfuse liquide, di cui:	24.853.365	13.994.130	10.859.235
a1	petrolio grezzo	13.603.640	13.603.640	0
a2	prodotti raffinati	10.813.338	304.280	10.509.058
a3	gas	125.352	5.430	119.922
a4	altre rinfuse liquide	311.034	80.779	230.255
B	Rinfuse solide, di cui:	774.480	410.649	363.831
b1	cereali	4.200	4.200	0
b2	mangimi	10.299	10.299	0
b3	carbone	22.000	22.000	0
b4	minerali	204.315	52.665	151.650
b5	fertilizzanti			
b6	altre rinfuse solide	533.666	321.485	212.181
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	25.627.845	14.404.779	11.223.066
D	Merci varie in colli, di cui:	5.594.513	2.871.788	2.722.725
d1	contenitori	308.649	175.368	133.281
d2	ro-ro	5.285.864	2.696.420	2.589.444
d3	altro	0		
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	31.222.358	17.276.567	13.945.791
F	N° navi	0		
G	N° passeggeri	223.020	81.249	84.572
g1	di linea	165.821	81.249	84.572
g2	crocieristi	57.199		
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	109.653	56.613	53.040
h1	pieni	0	0	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:	119.867	5.876	113.991
b1	cereali	2.825	2.825	0
b2	mangimi	0	0	0
b3	carbone	0	0	0
b4	minerali	108.291	0	108.291
b5	fertilizzanti	0		
b6	altre rinfuse solide	8.751	3.051	5.700
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	119.867	5.876	113.991
D	Merci varie in colli, di cui:	6.699.144	3.686.713	3.012.431
d1	contenitori	0		
d2	ro-ro	6.699.144	3.686.713	3.012.431
d3	altro	0		
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	6.819.011	3.692.589	3.126.422
F	N° navi	0		
G	N° passeggeri	2.544.762	1.278.137	1.266.625
g1	di linea	2.544.762	1.278.137	1.266.625
g2	crocieristi	5.740	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:	376.542	376.542	0
a1	petrolio grezzo	269.000	269.000	0
a2	prodotti raffinati	50.467	50.467	0
a3	gas	46.464	46.464	0
a4	altre rinfuse liquide	10.612	10.612	0
B	Rinfuse solide, di cui:	1.035.858	817.591	218.267
b1	cereali	0	0	0
b2	mangimi	2.501	2.501	0
b3	carbone	792.044	792.044	0
b4	minerali	222.355	4.088	218.267
b5	fertilizzanti	0		
b6	altre rinfuse solide	18.958	18.958	0
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	1.412.400	1.194.133	218.267
D	Merci varie in colli, di cui:	1.395.494	689.458	706.035
d1	contenitori	0		
d2	ro-ro	1.395.494	689.458	706.035
d3	altro	0		
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	2.807.894	1.883.592	924.302
F	N° navi	0		
G	N° passeggeri	838.168	434.977	403.191
g1	di linea	838.168	434.977	403.191
g2	crocieristi	172	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:	108.574	54.423	54.151
d1	contenitori	0	0	0
d2	ro-ro	108.574	54.423	54.151
d3	altro	0	0	0
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	108.574	54.423	54.151
F	N° navi	0		
G	N° passeggeri	534.556	267.759	266.797
g1	di linea	534.556	267.759	266.797
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:	318.454	313.454	5.000
a1	petrolio grezzo	0	0	0
a2	prodotti raffinati	249.169	249.169	0
a3	gas	3.005	3.005	0
a4	altre rinfuse liquide	66.280	61.280	5.000
B	Rinfuse solide, di cui:	1.379.387	785.543	593.844
b1	cereali	546.475	546.475	0
b2	mangimi	151.010	151.010	0
b3	carbone	23.510	23.510	0
b4	minerali	596.721	3.560	593.161
b5	fertilizzanti	0		
b6	altre rinfuse solide	61.671	60.988	683
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	1.697.841	1.098.997	598.844
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	1.697.841	1.098.997	598.844
F	N° navi	0		
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:	176.366	10.000	166.366
a1	petrolio grezzo	0	0	0
a2	prodotti raffinati	23.002	10.000	13.002
a3	gas	0	0	0
a4	altre rinfuse liquide	153.364		153.364
B	Rinfuse solide, di cui:	1.116.404	1.050.314	66.090
b1	cereali	0	0	0
b2	mangimi	0	0	0
b3	carbone	748.108	748.108	0
b4	minerali	260.035	227.485	32.550
b5	fertilizzanti	0		
b6	altre rinfuse solide	108.261	74.721	33.540
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	1.292.770	1.060.314	232.456
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	1.292.770	1.060.314	232.456
F	N° navi	0		
G	N° passeggeri	570.578	285.494	285.084
g1	di linea	570.578	285.494	285.084
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:	76.962	0	0
d1	contenitori		0	0
d2	ro-ro	76.962	0	0
d3	altro		0	0
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	76.962	0	0
F	N° navi	0		
G	N° passeggeri	113.927	59.417	54.510
g1	di linea	113.927	59.417	54.510
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:	25.724.727	14.694.126	11.030.601
a1	petrolio grezzo	13.872.640	13.872.640	0
a2	prodotti raffinati	11.135.976	613.916	10.522.060
a3	gas	174.821	54.899	119.922
a4	altre rinfuse liquide	541.290	152.671	388.619
B	Rinfuse solide, di cui:	4.425.995	3.069.973	1.356.022
b1	cereali	553.500	553.500	0
b2	mangimi	163.810	163.810	0
b3	carbone	1.585.662	1.585.662	0
b4	minerali	1.391.717	287.798	1.103.919
b5	fertilizzanti	0	0	0
b6	altre rinfuse solide	731.306	479.203	252.104
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	30.150.722	17.764.099	12.386.623
D	Merci varie in colli, di cui:	13.874.686	7.302.382	6.495.342
d1	contenitori	308.649	175.368	133.281
d2	ro-ro	13.566.037	7.127.014	6.362.061
d3	altro	0	0	0
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	44.025.409	25.066.481	18.881.966
F	N° navi	0	0	0
G	N° passeggeri	4.825.011	2.407.033	2.360.779
g1	di linea	4.767.812	2.407.033	2.360.779
g2	crocieristi	63.111	0	0
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	109.653	56.613	53.040
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.

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)
€ 7.000.000,00	€ 1.989.987,66	28,43%	€ 389.731,35	19,59%

In conto residui

Residui Cap. U211/10 (a)	Residui per opere infrastrutturali (b)	Percentuale (b)/(a)	Pagato per opere infrastrutturali (c)	Percentuale (c)/(b)
€ 82.555.271,40	€ 82.555.271,40	100%	€ 10.744.735,86	13,02%



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

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

OPERE PORTUALI

INTERVENTI RICOMPRESI NELL'ELENCO ANNUALE 2021			
denominazione intervento	Importo intervento	Fase di attuazione (Progettazione, gara, esecuzione)	% avanzamento lavori
CAGLIARI			
Realizzazione scogliera zona IV Regia	€ 577.849,31	esecuzione	0% (non emesso alcun SAL al 31.12.2021)
Realizzazione segnaletica all'interno dell'area di security	€ 119.790,24	esecuzione	0% (non emesso alcun SAL al 31.12.2021)
Realizzazione del Parco della Chiesa di Sant'Efisio presso l'avamposto est del Porto Canale	€ 2.422.415,84	esecuzione	0% (non emesso alcun SAL al 31.12.2021)
Realizzazione di un percorso viabile, pedonale e ciclabile dal villaggio dei pescatori alla chiesa di S. Efisio presso l'avamposto est del Porto Canale	€ 586.870,21	esecuzione	0% (non emesso alcun SAL al 31.12.2021)
Manutenzione dell'impianto per lo smaltimento delle acque meteoriche presso le banchine rinfusa del Porto Canale	€ 149.050,00	ultimato	100%
Dragaggio lato di ponente Molo Rinascita	€ 374.517,04	progettazione	/



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

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

Dragaggio canale S. Bartolomeo	€ 262.015,61	ultimato	100%
Demolizione n.2 relitti presso diga foranea di ponente	€ 115.000	esecuzione	0% (non emesso alcun SAL al 31.12.2021)
Demolizione dei fabbricati e sistemazione delle aree ex Vigili del Fuoco in Loc. Sa Perdixedda	€ 173.875,92	ultimato	100%
Demolizione e ricostruzione di n.2 locali per esigenze dell'Ente e dell'utenza portuale nel Porto di Portovesme	€ 227.591,22	esecuzione	68,76%
Lavori di manutenzione delle caditoie metalliche della canale di scolo della banchina commerciale del Porto di Portovesme	€ 198.458,22	ultimato	100%
NORD SARDEGNA			
Lavori per la fornitura e posa in opera della boa con gancio a scocco in sostituzione della Bitta al Porto Cocciani	171.436,82	LAVORI COMPLETATI	100%
Lavori di manutenzione straordinaria della pavimentazione stradale in un tratto della via dei caduti e completamento della via del porto a Golfo Aranci	183.000,00	IN ESECUZIONE	71.06%



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

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

Porto di Porto Torres - Lavori di manutenzione straordinaria e recupero degli impianti di illuminazione del porto di Porto Torres	1.975.000,00	IN ESECUZIONE	36,5%
---	--------------	---------------	-------

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)	Intervento in corso di esecuzione. Non è stato emesso ancora nessuno Stato di Avanzamento dei Lavori.
Infrastrutturazione aree G1W e G2W	€ 19.088.171,97	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 (indetta la conferenza di servizi decisoria)
Nuovo Terminal Ro Ro nell'avamposto ovest del Porto Canale	€ 279.608.764,34	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	Completati il progetto definitivo e lo Studio di Incidenza Ambientale. In attesa di voto del CSLPP su un Adeguamento Tecnico Funzionale necessario per poter procedere con l'iter istruttorio di approvazione del progetto



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

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

		interventi speciali del 12/12/2019 – prot. n.16323) / PNRR – Fondo complementare DL 59/2021. Decreto Ministeriale n. 330 del 13/8/21	
Strada di collegamento tra le aree G1W / G2W ed il terminal Ro-Ro presso l'avamposto ovest del Porto Canale	€ 10.000.000	PNRR - Interventi sviluppo ZES.	In fase di progettazione
NORD SARDEGNA			
Porto di Porto Torres – Manutenzione, escavi e dragaggi dei fondali del Porto commerciale.	7.000.000,00	Fondi FSC – 2014-2020	In fase di progettazione definitiva ed esecutiva
Progettazione definitiva ed esecutiva sulla base del progetto preliminare e per la realizzazione dei lavori per il prolungamento dell'Antemurale di Ponente	36.260.468,76	Bilancio ADSP - € 8.760.468,76 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	Progetto esecutivo verificato e in attesa di verifica ottemperanze decreto VIA per la consegna dei lavori



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

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

		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	
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	Bilancio ADSP - FSC 2014/2020 Patto per lo sviluppo della Regione Sardegna.	Progetto esecutivo da verificare
Porto Torres – lavori di costruzione Darsena Servizi 2° lotto	3.500.000,00	Bilancio ADSP	In fase di progettazione definitiva ed esecutiva
Centro Servizi banchina alti fondali	2.000.000,00	Ministero per le Infrastrutture e Trasporti - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici -	In fase di progettazione



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

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

		Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali-nota prot. 24.717 del 18.12.2019 (somme da assegnare con la ripartizione di cui all'Allegato 1 tab. 1.2 del DM n. 171/2019)- con imputazione al capitolo U 2.1.1.010 "Acquisto, costruzione e trasformazione degli impianti portuali e immobiliari"	
Manutenzione straordinaria dei piazzali e della viabilità del porto industriale e commerciale	5.000.000,00	Ministero per le Infrastrutture e Trasporti - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici - Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali-nota prot. 24.717 del 18.12.2019 (somme da	In fase di progettazione



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

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

		assegnare con la ripartizione di cui all'Allegato 1 tab. 1.2 del DM n. 171/2019)- con imputazione al capitolo U 2.1.1.020 "Prestazioni di terzi per manutenzioni straordinarie delle parti comuni in ambito portuali"	
Lavori di adeguamento banchina Alti Fondali - II Stralcio	5.000.000,00	Ministero per le Infrastrutture e Trasporti - Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici - Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali-nota prot. 24.717 del 18.12.2019 (somme da assegnare con la ripartizione di cui all'Allegato 1 tab. 1.2 del DM n. 171/2019)-	In fase di progettazione



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

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

		con imputazione al capitolo U 2.1.1.010 "Acquisto, costruzione e trasformazione degli impianti portuali e immobiliari"	
Porto di Porto Torres – Riqualficazione, manutenzione, completamento e trasformazione del fabbricato "mercato ittico" in centro servizi per il porto	4.000.000,00	Bilancio ADSP	Progetto esecutivo verificato

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

	ANNO 2019	ANNO 2020	ANNO 2021
Tasse portuali	€ 20.553.081,48	€ 16.323.705,94	€ 16.525.974,31
tassa di ancoraggio	€ 7.227.704,99	€ 5.567.956,37	€ 6.481.244,17
diritti e addizionali			
sovratasse			
TOTALE	€ 27.780.786,47	€ 21.891.662,31	€ 23.007.218,48