



VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2023**, il giorno **30** del mese di **novembre** in Cagliari, alle ore 15:30, giusta convocazione del Presidente – prot. n. 30481 del 23.11.2023 - si è riunito il **COMITATO DI GESTIONE DELL'ADSP DEL MARE DI SARDEGNA** per trattare gli argomenti compresi nel seguente Ordine del Giorno:

1. Approvazione verbale seduta del 27 ottobre 2023;
2. 3^ Variazione al bilancio di previsione 2023;
3. Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del porto di Olbia;
4. Piano Attuativo Piano Regolatore Portuale porto di Cagliari;
5. Ratifica Accordo CACIP;
6. Aggiornamento 2023 Sistema di Programmazione, Misurazione e Valutazione delle performance;
7. POPS 2022 – 2024 Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle Imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18 della Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii. - Revisione annuale ai sensi dell'art. 8, comma 3 bis, della L. 84/94 e ss.mm.ii.;
8. Cooperativa Produttori Arborea - Adeguamento attuale scadenza autorizzazione ex art. 16 Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii. alla scadenza della concessione demaniale marittima venticinquennale rilasciata ai sensi dell'art. 18 della predetta Legge, al fine di svolgere operazioni portuali per conto proprio presso il porto di Oristano;
9. Informativa Fissazione del numero massimo delle imprese autorizzabili allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici portuali (art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84) per l'anno 2024 per i porti del sistema;
10. Informativa Regolamento per l'istituzione ed il funzionamento dei Comitati di igiene e sicurezza del lavoro ex art. 7 d.lgs. 272/99 nei porti della Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna;
11. Informativa Regolamento per il deposito temporaneo e la movimentazione di merci alla rinfusa ed unitizzate/in colli in banchina e nei piazzali dei porti compresi nella circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna;
12. Rilascio concessione demaniale marittima, ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione, per la durata di anni 20, alla Società Nuova Impresa Costruzioni Manutenzioni Industriali S.r.l.
13. Informativa concessioni demaniali marittime porti di Olbia, Porto Torres, Cagliari;
14. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

<i>Componenti Comitato di gestione</i>		Presenti	Assenti
ENTE	RAPPRESENTANTE		
Presidente AdSP del Mare di Sardegna	Prof. Avv. Massimo Deiana (in presenza)	X	
Direttore Marittimo del porto sede dell'AdSP	C.V. (CP) Mario Valente (in presenza)	X	



Su designazione del Direttore Marittimo: - Rappresentanti dell'Autorità Marittima Competente designati dal Direttore Marittimo in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell'Autorità di Sistema Portuale	- Direzione Marittima Olbia C.F. (CP) Paolo Bianca (da remoto) - Capitaneria di Porto di Oristano C.F. (CP) Federico Pucci (da remoto) - Ufficio Circondariale Marittimo di Arbatax T.V. (CP) Mattia Caniglia (da remoto) - Comando CIRCOMARE Golfo Aranci T.V. (CP) Giorgio Palmerini (da remoto) - Ufficio Circondariale Marittimo di Portoscuso Luogotenente Np (CP) Gabriele Campanelli (da remoto) - Capitaneria di Porto di Porto Torres C.F. (CP) Dario Di Perna	X X X X X	
Componente designato dalla Regione Autonoma della Sardegna	Designazione non pervenuta		
Componente designato dalla Città Metropolitana di Cagliari	Prof. Massimiliano Piras (in presenza)	X	
Componente designato dal Comune di Olbia	Designazione non pervenuta		
Componenti del Collegio dei Revisori		Presenti	Assenti
Collegio dei Revisori	Dott. Giovanni Logoteto (da remoto)	X	
Collegio dei Revisori	Dott. Giuseppe De Turrì (da remoto)	X	
Collegio dei Revisori	Dott. ^{ssa} Alessandra Toparini (da remoto)	X	

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

Il Presidente, verificata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta alle ore 15:35.

PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: APPROVAZIONE VERBALE SEDUTA DEL 27 OTTOBRE 2023

Il Presidente introduce il primo punto all'ordine del giorno, ossia l'approvazione del verbale della seduta precedente e, non essendovi osservazioni, lo sottopone alla votazione del Comitato, che lo approva all'unanimità.



PUNTO NUMERO 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: 3^A VARIAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE 2023

Il Presidente illustra l'argomento di cui al punto numero due all'ordine del giorno, ossia il Bilancio di previsione 2023 dell'AdSP del Mare di Sardegna, adottato con la delibera del Comitato di Gestione n. 22 del 28.10.2022 e approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Con delibera del Comitato di Gestione n. 12 del 26.07.2023, è stata adottata la nota di assestamento e prima variazione al bilancio di previsione 2023, approvata dal Ministero Vigilante. Con decreto presidenziale n. 333 del 12.10.2023, disposto in via d'urgenza ai sensi dell'articolo 14 comma 2 del vigente Regolamento di Amministrazione e Contabilità, è stata adottata la 2^a variazione al bilancio di previsione 2023, ratificata con Delibera del Comitato n. 19 del 27.10.2023, approvata dal Ministero Vigilante.

Spiega che è stata prevista una variazione complessiva di € 68.263.326,77, necessari per il completamento delle procedure di aggiudicazione degli interventi finalizzati alla elettrificazione delle banchine-Cold Ironing nei porti di: Cagliari - Porto Storico, Cagliari - Porto Canale, Portovesme, Olbia Isola Bianca, Golfo Aranci, Porto Torres, Santa Teresa Gallura. Detti interventi sono stati finanziati con le risorse PNRR - Fondo complementare ai sensi del D.L. n. 59/2021. Le somme necessarie allo stanziamento per gli interventi di Cold Ironing sono state prelevate dall'avanzo di amministrazione vincolato per gli interventi stessi, risultante dal conto consuntivo 2022 approvato dai Ministeri vigilanti. Il 13 dicembre si insedierà la Commissione di gara, per poter procedere e aggiudicare entro il 31.12.2023. Cede la parola al Presidente del Collegio dei Revisori.

Il Presidente del Collegio dei Revisori Dott. Giovanni Logoteto precisa che la variazione è dovuta all'inquadramento, nell'ambito del bilancio 2023, delle maggiori entrate, e, soprattutto, delle maggiori spese. Spese nette di 70,7 milioni di euro, perché tecnicamente vi sono delle variazioni in aumento e delle variazioni in diminuzione delle spese. Quindi - prosegue - in forza di tali maggiori entrate di 1.197.000, e di 70 milioni di maggiori spese nette, che sono servite per finanziare gli interventi in atto che sta realizzando l'Autorità, nell'ambito della competenza 2023.

Spiega che con la terza nota di variazione al bilancio di previsione 2023, cui si provvede ai sensi dell'articolo 14 del vigente Regolamento di Amministrazione e Contabilità, l'Ente aggiorna le previsioni dei capitoli in entrata e in uscita alle effettive risultanze contabili e valuta le esigenze previste per l'ultimo periodo dell'esercizio. Sono state previste maggiori entrate per complessivi € 1.197.000,00 e maggiori spese per € 70.763.326,77 con i risultati di seguito rappresentati:

AVANZO CORRENTE	1.197.000,00
DISAVANZO C/CAPITALE	70.763.326,77
TOT DISAVANZO da 3 ^a variazione 2023	69.566.326,77

Dichiara che il Collegio ha esaminato la documentazione della variazione e ha espresso parere favorevole all'approvazione del terzo provvedimento di variazione al bilancio 2023.

Il Presidente rende noto che l'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus nel corso della seduta conclusasi poche ore prima. Non essendovi interventi, il Comitato di gestione approva la 3^a variazione al bilancio di previsione 2023 con i voti favorevoli del Presidente, del Prof. Massimiliano Piras, con la non partecipazione al voto dell'Autorità Marittima, non essendo materia sulla quale è chiamata ad esprimersi.



PUNTO NUMERO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI OLBIA

Il Presidente introduce l'argomento di cui al punto numero tre all'ordine del giorno e spiega che il Porto di Olbia è normato da due piani regolatori, uno approvato nel 1981, relativo al cosiddetto "Porto Interno" ed al pontile "Isola Bianca" (costituenti il porto commerciale), e l'altro del 1998, riferito al "Porto Industriale", denominato ormai Porto Cocciani. Prosegue affermando che nella relazione sottoposta al Comitato di gestione, viene esaminata la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale – ATF del PRP del porto di Olbia relativa alla banchina di riva che collega il molo Vecchio con il molo Bosazza ed alla banchina prospiciente Via Poltu Ezzu fino all'intersezione con il viadotto della E840 (Strada Maggiore Pietro Bonacossa).

Specifica che la proposta dell'ATF riguarda il recupero del molo Bosazza e delle banchine/sponde ai fini del loro utilizzo per l'installazione di strutture per l'ormeggio delle imbarcazioni da diporto e per servizi portuali connessi alla nautica da diporto in continuità con quanto già proposto ed approvato con un ATF redatto nel dicembre del 2021 e sul quale il CSLPP ha espresso parere favorevole con voto 9/2021 nell'adunanza del 21/04/2021 per la realizzazione di un polo della nautica da diporto.

Spiega, inoltre, che l'esigenza di procedere all'estensione della funzione nautica da diporto, già presente nel Molo Brin e nelle banchine del Molo Vecchio anche alla banchina che collega il molo Vecchio con il Molo Bosazza, al molo Bosazza ed alla banchina prospiciente via Poltu Ezzu che va dalla radice della banchina di ponente del suddetto molo fino al viadotto delle E840, nasce dalla volontà di sanare una situazione che vede, tale aree/banchine, utilizzate da 20 anni per l'ormeggio stagionale e saltuario di imbarcazioni da diporto.

Prosegue, affermando che sanare tale situazione permetterebbe di coinvolgere, nella strategia di sviluppo di tale porzione del porto di Olbia, anche il risanamento del molo Bosazza, attualmente in cattivo stato di conservazione, che potrà essere utilizzato per servizi portuali connessi alla nautica da diporto ed alla assistenza del cittadino.

Afferma che l'attuale destinazione al traffico commerciale delle aree in oggetto risulta in contrasto sia con la pianificazione del Comune di Olbia, che nel Piano Urbanistico Comunale destina tutto lo specchio acqueo prospiciente ad "Ampliamento Porto Turistico", che con le strategie di sviluppo del complesso portuale di Olbia, che hanno nel tempo promosso il trasferimento di tutti i traffici commerciali che si svolgevano in questa porzione del Porto Interno nel Porto Industriale di Seno Cocciani, allontanandoli dalla città, mentre la conversione di tutto il Porto Interno alla nautica da diporto risulta pienamente coerente con i suddetti atti di pianificazione. Le finalità dell'ATF sono coerenti con gli obiettivi e le prescrizioni del Piano Paesaggistico della Regione Sardegna (PPR).

Comunica che l'AdSP il 14.11.2023 ha trasmesso al Comune di Olbia gli elaborati relativi all' ATF per l'acquisizione della dichiarazione di non contrasto con i vigenti strumenti urbanistici e con il PUC adottato, propedeutica all'adozione da parte del Comitato di Gestione Portuale e per il successivo inoltrare al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per il rispettivo parere di competenza. In data 17.11.2023 il Comune di Olbia ha dichiarato il non contrasto tra l'ATF proposto e i vigenti strumenti urbanistici e il PUC adottato.

Rende noto che l'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus nel corso della seduta appena conclusa. Non essendovi interventi, il Comitato di gestione approva l'Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del Porto di Olbia con i voti favorevoli del Presidente, del Prof. Massimiliano Piras,



con la non partecipazione al voto dell'Autorità Marittima, non essendo materia relativamente alla quale è chiamata ad esprimersi.

PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PIANO ATTUATIVO PIANO REGOLATORE PORTUALE PORTO DI CAGLIARI

Il Presidente introduce la discussione sull'argomento di cui al punto numero 4 all'ordine del giorno e ricorda che le norme di attuazione del Piano Regolatore Portuale vigente del Porto di Cagliari prevedono, per la zona A, la redazione di Piani Attuativi, ai fini delle nuove edificazioni nel rispetto delle destinazioni e delle volumetrie previste dal Piano.

Informa, attraverso la planimetria sottoposta all'attenzione del Comitato, che il Piano Attuativo definisce la pianificazione di dettaglio della zona B del PRP e delle aree circostanti la Calata dei Trinitari della Zona A del PRP.

Spiega che a seguito del protocollo d'Intesa sottoscritto dall'AdSP e dal Comune di Cagliari in data 23 giugno 2020, quest'ultimo ha predisposto un "Progetto Guida" per l'intera zona A che verrà recepito dall'Autorità di Sistema Portuale quale Piano Attuativo della zona A di Su Siccu. Allo stato attuale non è possibile recepire completamente il suddetto piano per diversi motivi, salvo che per la zona interessata dal presente Piano Attuativo. Spiega le motivazioni per le quali non è possibile approvare il Piano Attuativo per l'intera zona A:

- le aree portuali della zona A sono fortemente connesse con quelle comunali retrostanti, in quanto funzionalmente correlate. Pertanto, risulta indispensabile anche una connessione delle infrastrutture viarie portuali che migliori e favorisca la suddetta correlazione funzionale. Detta connessione viaria verrà realizzata con l'attuazione, da parte del Comune di Cagliari, di quanto previsto nello studio trasportistico che ha individuato in una rotatoria sopraelevata la soluzione più idonea, anche sotto il profilo architettonico, per l'interconnessione delle varie viabilità della zona, che verrà recepita nel PUC. Occorre, pertanto, attendere il suddetto recepimento per poter approvare un Piano Attuativo esteso all'intera zona A;
- la Zona A presenta al suo interno, nell'area della Calata Mercedari, concessioni per cantieristica navale, che sino ad oggi, benché difformi dalle previsioni di destinazione d'uso del PRP, non si sono ancora potute trasferire nella zona ad esse destinate (individuata nell'Avamporto Est del Porto Canale), in quanto solo recentemente sono state ultimate, ma non ancora collaudate, le opere portuali necessarie. Il trasferimento delle suddette attività consentirà di poter disporre di tutta l'area oggetto del Piano Attuativo della zona A;
- è in corso di predisposizione un Adeguamento Tecnico Funzionale del PRP di prossima approvazione. A distanza di 13 anni dall'approvazione del PRP, appare d'obbligo valutare l'attuale necessità dell'allargamento verso mare di circa 30 metri previsto per le zone A e B. Vi sono, infatti, da considerare nuovi aspetti della riqualificazione portuale che saranno introdotti con la modifica del PRP e cioè il trasferimento di tutti i traffici commerciali nel Porto Canale e il mantenimento nel porto storico della sola funzione turistica e da diporto nonché peschereccia. Ciò renderà non più necessario l'allargamento, potendosi utilizzare per la nautica da diporto più ampie zone portuali. Detto allargamento, tra l'altro, non consentirebbe la prosecuzione della passeggiata lungo il fronte mare rendendola meno attrattiva. Inoltre, la realizzazione di tale opera, risulterebbe, oltreché inutile, onerosa e distoglierebbe risorse che potrebbero



essere utilizzate per completare la riqualificazione per funzioni turistiche da diporto dell'intero porto storico di Cagliari.

Prosegue, affermando che di conseguenza, per gran parte della zona A non è possibile predisporre la pianificazione attuativa in attesa che vengano definite le suddette opere viarie e approvato l'ATF. Al contrario, il tratto della zona A della Calata dei Trinitari, comprendente il Pennello di Bonaria, presenta un tessuto urbano ormai cristallizzato che non consente quindi modifiche all'attuale assetto e che, peraltro, è in linea con le previsioni del PRP. La zona è caratterizzata dalla presenza delle sedi delle Società Sportive (Lega Navale, Rari Nantes, Gruppo Sportivo Aquila, Società Sportiva Canottieri) e dalla Calata dei Trinitari, le cui aree sono strettamente necessarie ad assicurare la viabilità carrabile, pedonale e ciclabile nonché i parcheggi per i fruitori della zona. La conformazione dell'area e la necessità del mantenimento delle sedi delle società sportive non consentono, pertanto, di prevedere nulla di differente dallo stato attuale.

Comunica che a fronte di tutte le predette considerazioni, è stato predisposto un Piano Attuativo che, oltre la zona B, ha per oggetto solo parte della zona A ed in particolare quella relativa alla Calata dei Trinitari.

Informa che si potrà recepire l'intero Progetto Guida, e quindi approvare il PA per l'intera zona A, non appena verrà definita, da parte del Comune di Cagliari, la nuova organizzazione viaria e approvato l'ATF che prevede lo stralcio dell'allargamento verso mare. La zona B interessata dal piano è oggetto di vincoli paesaggistici, posti a salvaguardia della vista verso mare della Basilica N. S. Bonaria, e ambientali a tutela della Pineta. L'area per gran parte ineditata costituisce un'oasi verde, all'interno dell'area cittadina, in cui è presente la passeggiata pedonale e ciclabile fronte mare che prosegue nella zona A e si collega con la passerella fronte Ammiragliato. Le volumetrie più importanti sono periferiche alla zona e sono costituite dal Liceo L. B. Alberti e dagli edifici dell'ANFASS. Nella zona della pineta sono previste solo modeste volumetrie per realizzazione dei chioschi per fornire servizi, altrimenti inesistenti, ai fruitori della passeggiata, fra cui la somministrazione di alimenti a base di prodotti locali (ricci). Il Piano Attuativo recepisce integralmente, per detta area, le previsioni del "Progetto Guida" del Comune di Cagliari.

Rende noto che l'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus nel corso della seduta appena conclusa. Non essendovi ulteriori interventi, il Comitato di gestione approva il Piano Attuativo del Piano Regolatore Portuale del Porto di Cagliari con i voti favorevoli del Presidente, del Prof. Massimiliano Piras, con la non partecipazione al voto dell'Autorità Marittima, non essendo materia relativamente alla quale è chiamata ad esprimersi.

PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: RATIFICA ACCORDO CACIP

Il Presidente, illustrando l'argomento di cui al punto numero cinque all'ordine del giorno, spiega che impropriamente è stata inserita all'ordine del giorno la dicitura "ratifica accordo CACIP", ma in realtà è corretto parlare di un "accordo CACIP".

Ripercorre le tappe della vicenda, ricordando che il Comitato di gestione con delibera n. 13 del 26 luglio 2023 ha approvato il Piano Attuativo per le zone G1E*, G2E, G2E* e G5A del PRP del Porto Canale di Cagliari. Comunica che il CACIP, ritenendo lesivo dei propri interessi il predetto Piano Attuativo, ha notificato formale ricorso nanti il TAR Sardegna in data 26 ottobre 2023, al fine di ottenere l'annullamento delle deliberazioni dei competenti Organi dell'Autorità di Sistema Portuale relativi all'approvazione del citato Piano Attuativo.



Informa che a seguito del ricorso si sono svolti degli incontri col CACIP, nel corso dei quali, in un clima di leale cooperazione istituzionale, si è condivisa l'opportunità di un accordo ex art 15 L. 241/90, in base al quale coinvolgere il CACIP nella programmazione e nella successiva pianificazione di quelle Zone del PRP in cui insistono anche sedimi di proprietà del medesimo Consorzio, eventualmente, modificando i vigenti Piani attuativi. A seguito di tali incontri, il CACIP, previa deliberazione del CdA, ha deciso di non depositare il ricorso. Dopo averne raccontato la genesi e le parti importanti, chiede ed acquisisce l'assenso del Comitato per la sottoscrizione di un accordo procedimentale che preveda il coinvolgimento del CACIP nel procedimento programmatico e pianificatorio, compresi i Piani Attuativi, qualora fossero interessate aree di proprietà del Consorzio.

PUNTO NUMERO 6 ALL'ORDINE DEL GIORNO: AGGIORNAMENTO 2023 SISTEMA DI PROGRAMMAZIONE, MISURAZIONE E VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE

Il Presidente introduce l'argomento di cui al punto numero sei all'ordine del giorno, ricordando che, ai sensi dell'art. 7 del D. Lgs. 150/2009, *"le amministrazioni valutano annualmente la performance organizzativa e individuale. A tal fine aggiornano annualmente previo parere vincolante dell'OIV il SMVP"*.

Informa i componenti che lo schema di Aggiornamento del SPMVP è stato trasmesso all'OIV, il quale ha espresso il proprio parere positivo all'aggiornamento 2023 del sistema di misurazione e valutazione di programmazione, misurazione e valutazione delle performance.

Informa che l'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus nel corso della seduta appena conclusa. Non essendovi ulteriori interventi, il Comitato di gestione delibera di adottare all'unanimità l'aggiornamento 2023 del sistema di programmazione, misurazione e valutazione delle performance.

PUNTO NUMERO 7 ALL'ORDINE DEL GIORNO: POPS 2022 – 2024 PIANO DELL'ORGANICO DEL PORTO DEI LAVORATORI DELLE IMPRESE DI CUI AGLI ARTT. 16, 17 E 18 DELLA LEGGE

Il Presidente introduce l'argomento di cui al punto numero 7 all'ordine del giorno e spiega che la revisione 2023 del POPS, oltre a rappresentare la corretta sede per monitorare lo "stato di salute" delle imprese portuali del sistema sardo, è stata anche l'occasione per verificare se ed in quale misura l'evento pandemico da COVID-19 ha influito ed ancora influisce sulle medesime.

Informa che in linea generale, rispetto all'anno precedente, i feedback pervenuti dalle imprese evidenziano un minore ottimismo, sia in relazione alle stime sul fatturato che con riferimento alle possibili nuove assunzioni nei prossimi due anni. Il quadro che scaturisce dall'aggiornamento dei dati del POPS restituisce una immagine abbastanza stabile della portualità sarda, con un progressivo, lento invecchiamento del personale, una invariabilità sostanziale nel numero degli addetti, una confermata, ancorché lieve, aspirazione ad elevare gli standard professionali del personale dipendente, frenata tuttavia da più concrete considerazioni connesse ai costi formativi.

Apra una parentesi e, riallacciandosi al POPS dell'anno precedente, fornisce un aggiornamento relativamente allo stato di attuazione del POI 2022.



Spiega che l'analisi delle risposte fornite dagli operatori portuali in relazione agli effetti della pandemia da COVID-19 ha fornito ulteriori spunti di riflessione. Nell'ambito del procedimento di revisione del POPS 2023 sono state, infatti, inserite ulteriori otto domande allo scopo di analizzare in quale modo le 32 imprese sarde destinatarie del questionario di aggiornamento avessero reagito ad una situazione di crisi così peculiare. Afferma che dalle informazioni acquisite parrebbe che il cluster portuale sardo abbia saputo, tranne qualche sporadica eccezione, ben attutire il colpo della crisi dovuta all'evento pandemico. Informa che l'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus nel corso della seduta appena conclusa. Non essendovi interventi, il Comitato di gestione approva, all'unanimità dei presenti, la revisione annuale 2023 del Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese 2022-2024.

PUNTO NUMERO 8 ALL'ORDINE DEL GIORNO: COOPERATIVA PRODUTTORI ARBOREA - ADEGUAMENTO ATTUALE SCADENZA AUTORIZZAZIONE EX ART. 16 LEGGE N. 84/1994 E SS.MM.II. ALLA SCADENZA DELLA CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA VENTICINQUENNALE RILASCIATA AI SENSI DELL'ART. 18 DELLA PREDETTA LEGGE, AL FINE DI SVOLGERE OPERAZIONI PORTUALI PER CONTO PROPRIO PRESSO IL PORTO DI ORISTANO

Il **Presidente** introduce l'argomento di cui al numero 8 all'ordine del giorno e spiega che la Cooperativa Produttori Arborea Società Agricola è già titolare di Licenza di Impresa quadriennale con scadenza il 30.07.2027, per lo svolgimento di operazioni portuali per conto proprio presso lo scalo di Oristano. La sopracitata Cooperativa, prima del rilascio dell'autorizzazione, aveva in corso di istruttoria l'istanza per l'ottenimento in concessione demaniale marittima, ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84/1994, di un tratto di banchina denominata Riva nord del Porto di Oristano, che è stata effettivamente rilasciata in data 19.09.2023, per un periodo di 25 anni. Pertanto, in aderenza alla vigente normativa, ha richiesto di allineare la scadenza dell'attuale Licenza di Impresa alla data di scadenza della concessione demaniale marittima sopra citata. Preso atto che dall'analisi della documentazione trasmessa a corredo della suddetta istanza, verificata, peraltro, anche in sede di istruttoria per il rilascio della concessione demaniale ex art. 18, risulta che la Cooperativa istante è in possesso dei requisiti previsti dalla vigente normativa, si propone il rilascio dell'autorizzazione ex art. 16 della legge n. 84/1994 per un periodo di 25 anni, con scadenza il 18.09.2048. Non essendovi interventi, il Comitato di gestione delibera, all'unanimità, di adeguare, mediante il rilascio di nuova autorizzazione ex art. 16 della Legge n. 84/1994 a favore della Cooperativa Produttori Arborea Società Agricola, la scadenza della licenza d'impresa di cui trattasi alla data del 18.09.2048, al fine di svolgere operazioni portuali per conto proprio presso il tratto di banchina denominata Riva nord dello scalo di Oristano, già assentita in concessione demaniale marittima ex art. 18 della sopra citata legge.

PUNTO NUMERO 9 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA FISSAZIONE DEL NUMERO MASSIMO DELLE IMPRESE AUTORIZZABILI ALLO SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI E SERVIZI SPECIALISTICI PORTUALI (ART. 16 DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84) PER L'ANNO 2024 PER I PORTI DEL SISTEMA



PUNTO NUMERO 10 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA REGOLAMENTO PER L'ISTITUZIONE ED IL FUNZIONAMENTO DEI COMITATI DI IGIENE E SICUREZZA DEL LAVORO EX ART. 7 D.LGS. 272/99 NEI PORTI DELLA AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

PUNTO NUMERO 11 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA REGOLAMENTO PER IL DEPOSITO TEMPORANEO E LA MOVIMENTAZIONE DI MERCI ALLA RINFUSA ED UNITIZZATE/IN COLLI IN BANCHINA E NEI PIAZZALI DEI PORTI COMPRESI NELLA CIRCOSCRIZIONE TERRITORIALE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

Il Presidente illustra le informative di cui ai punti 9, 10 e 11 all'ordine del giorno.

Relativamente all'informativa sulla fissazione del numero massimo delle imprese autorizzabili allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici portuali (art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84) per l'anno 2024 per i porti del sistema, spiega che con Decreto Presidenziale n. 443 del 01.12.2022, è stato a suo tempo determinato, sentite tutte le Commissioni Consultive Locali dei porti di competenza dell'AdSP, il numero massimo delle autorizzazioni assentibili per il 2023 alle imprese interessate allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici portuali per l'anno 2024 per i porti del Sistema.

In ossequio a quanto disposto all'art. 5 del D.M. 585/95 ed all'art. 16 della L. 84/94, compiute le dovute valutazioni in merito all'assetto complessivo logistico, alle capacità operative, alle funzioni, all'organizzazione ed all'efficienza dei servizi e delle infrastrutture di ciascun porto, e tenuto debito conto dell'obbligo di ottemperanza delle vigenti normative in materia di equità, concorrenzialità e di non discriminazione all'accesso alle infrastrutture portuali, informa che l'Ente ha ritenuto appropriato confermare sostanzialmente, anche per l'anno 2024, i numeri individuati con il Decreto in premessa richiamato, ad eccezione del porto di Oristano, per il quale è stato ritenuto opportuno prevedere le seguenti rivalutazioni:

- n. 4 autorizzazioni per operazioni portuali per conto terzi – ciclo nave completo;
- n. 4 autorizzazioni per servizi specialistici portuali per la categoria n. 6 di cui all'art. 12 del Regolamento approvato con Ordinanza n. 39/2022, senza distinzione tra conto proprio e conto terzi.

Il Presidente, relativamente all'argomento di cui al punto numero 10 all'ordine del giorno, fa presente che il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272 recante "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485", prevede all'art. 7 che, in sede locale, l'Autorità (di Sistema Portuale oppure, ove non istituita, l'Autorità Marittima) possa istituire comitati di sicurezza e igiene del lavoro presieduti dall'Autorità stessa, con la partecipazione di un rappresentante della Ausl competente, e composti da rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori, allo scopo di formulare proposte in ordine alle misure di prevenzione e tutela per la sicurezza ed igiene del lavoro.

La soppressa Autorità Portuale di Olbia-Golfo Aranci - prosegue - fin dal 2007, aveva provveduto ad istituire il Comitato in parola, con competenze riferite esclusivamente all'ambito portuale di Olbia-Golfo Aranci, articolandone la composizione come di seguito specificato:



- il Presidente dell’Autorità Portuale o, in sua assenza, il Segretario Generale;
- un rappresentante della ASL (Servizio PreSAL) competente per territorio;
- un rappresentante dall’Autorità Marittima competente per compartimento marittimo;
- un rappresentante dei lavoratori delle imprese autorizzate ai sensi dell’art. 16 della legge 84/1994 (RLS di sito produttivo);
- un rappresentante dei datori di lavori delle imprese autorizzate ai sensi dell’art. 16 della legge 84/94.

Sottolinea che nel corso di questi anni, il Comitato, che ha continuato la propria attività anche dopo l’istituzione dell’attuale AdSP del Mare di Sardegna, si è dimostrato estremamente utile quale valido mezzo finalizzato al raggiungimento di una compiuta conoscenza della locale realtà portuale, nonché come strumento funzionale per creare i presupposti pratico-teorici di ipotesi di lavoro tali da garantire un incremento del livello di sicurezza del lavoro in ambito portuale.

Per tale motivo, è intendimento dell’AdSP procedere alla conferma dell’organismo istituito per i porti di Olbia-Golfo Aranci ed alla istituzione di un Comitato presso gli altri porti di propria competenza (Cagliari, Porto Torres, Oristano, Portovesme, Santa Teresa Gallura ed Arbatax), mantenendone invariata la composizione come su riportata, ritenendola completa e qualificata come si conviene ad un tale organo tecnico-consultivo. A tal fine, è stato predisposto un Regolamento di funzionamento molto essenziale ed allo stesso tempo funzionale per il raggiungimento degli obiettivi esposti.

Il Presidente introduce l’argomento di cui al punto numero 11 all’ordine del giorno e spiega che l’attuale disciplina del deposito temporaneo di merci alla rinfusa presso aree e banchine portuali è composta da un insieme disomogeneo di ordinanze emanate, a seconda dei porti, dall’attuale AdSP del Mare di Sardegna, dalle ex Autorità Portuali di Cagliari e di Olbia/Golfo Aranci nonché da alcuni Uffici Circondariali Marittimi della Guardia Costiera.

Afferma che allo scopo di fornire agli stakeholders uno strumento di lavoro unico, aggiornato ed organico, l’Ente ha elaborato un nuovo Regolamento che si applica sia al deposito temporaneo che alla movimentazione delle merci alla rinfusa e delle merci unitizzate o in colli presso tutti i porti del sistema, a decorrere dal 1° gennaio 2024.

Sottolinea che nel nuovo Regolamento viene riservata maggiore attenzione agli aspetti ambientali e di sicurezza ed igiene del lavoro dell’attività normata, viene fornita la completa modulistica ed indicati con chiarezza i documenti da allegare alle istanze.

Per quanto riguarda i periodi di franchigia, specifica che allo scopo di non alterare lo status quo raggiunto nei diversi porti del sistema, l’Ente ha ritenuto opportuno non procedere a modifiche sostanziali, principio che è stato applicato anche agli importi dovuti a titolo di canone, che sono stati modificati esclusivamente nei porti di Olbia e di Porto Torres, adeguandoli – ritenendo sussistano condizioni simili – a quelli del porto di Oristano, a loro volta più favorevoli rispetto a quelli applicati a Cagliari. Un discorso a parte, ed un regime leggermente meno oneroso, è stato riservato ai porti di Arbatax e Portovesme, per il cui rilancio e sviluppo si è ritenuto opportuno confermare le cifre fin qui applicate.



PUNTO NUMERO 12 ALL'ORDINE DEL GIORNO: RILASCIO CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA, AI SENSI DELL'ART. 36 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE, PER LA DURATA DI ANNI 20, ALLA SOCIETÀ NUOVA IMPRESA COSTRUZIONI MANUTENZIONI INDUSTRIALI S.R.L.

Il Presidente introduce l'argomento di cui al punto numero 12 all'ordine del giorno e ricorda che con provvedimento n. 1 del 10.08.2023, l'AdSP ha rilasciato alla Società Nuova Impresa Costruzioni Manutenzioni Industriali S.r.l., l'autorizzazione unica ai sensi dell'art. 5 bis del D.L. 91/2017 e ss.mm.ii., per la realizzazione di un capannone industriale e fabbricati, da destinare ad uso produttivo e industriale nel Porto Canale di Cagliari, all'interno di un lotto della superficie complessiva di mq 149.906,00, alle condizioni indicate nello stesso provvedimento.

Informa che il 14.09.2023 l'AdSP ha invitato la Società Nuova Impresa Costruzioni Manutenzioni Industriali S.r.l. a voler procedere ai prescritti adempimenti, al fine del rilascio della concessione demaniale marittima, ex art. 36 Cod. Nav., dell'area scoperta di cui all'autorizzazione unica n. 1 del 10.08.2023, che la predetta Società ha trasmesso al fine del rilascio della concessione demaniale marittima dei suddetti spazi.

Non essendovi interventi, il Comitato di gestione delibera all'unanimità di provvedere al rilascio della concessione demaniale marittima, ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione, per la durata di 20 anni, alla Società Nuova Impresa Costruzioni Manutenzioni Industriali S.r.l., di un'area scoperta nel Porto Canale di Cagliari, su cui realizzare un capannone industriale e fabbricati, da destinare ad uso produttivo e industriale, in conformità alle prescrizioni di cui all'autorizzazione unica n. 1 del 10.08.2023 rilasciata ai sensi dell'art. 5 bis del D.L. 91/2017 e ss.mm.ii..

PUNTO NUMERO 13 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA CONCESSIONI DEMANIALI MARITTIME PORTI DI OLBIA, PORTO TORRES, CAGLIARI

Il Presidente illustra l'informativa sulle concessioni demaniali marittime, che sono le seguenti:

CAGLIARI

- Etambiente S.p.A. DEM 4387 (Concessionario) Richiesta di concessione, ex art. 36 Cod. Nav., per anni 3 (tre), con contestuale anticipata occupazione, ex art 38 Cod. Nav..

OLBIA

- La Marina di Tilibbas S.C.S.D. (Concessionario) Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. Nav.;

- Società Ligabue S.p.A. (Concessionario) Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. Nav.;

PORTO TORRES

- Società Cantieri Polese S.r.l. (Concessionario) Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. della Nav.;

- Società Sardinia Nautic Assistance (Concessionario) Richiesta di rinnovo ex art. 36 Cod. della Nav.;

- Motomarsarda (Concessionario) Ditta Di Meglio Massimo (Subentrante) Richiesta di subingresso ex art. 46 Cod. della Nav. e 30 Reg. Cod. Nav..

PUNTO NUMERO 14 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI.

Il Presidente, relativamente all'argomento di cui al punto numero 14 all'ordine del giorno, informa di avere approvato l'aggiornamento all'Allegato I (Elenco dei procedimenti) al "Regolamento per l'organizzazione, il funzionamento ed il monitoraggio dello Sportello Unico Amministrativo del Mare di



Sardegna (SUAMS)”, prevedendo l’eliminazione di due provvedimenti, uno relativo all’articolo 55 del Codice della Navigazione, e un altro relativo all’articolo 10 del Regolamento di esecuzione, semplicemente perché si trattava di procedimenti non a richiesta di parte, cioè, sono dei procedimenti che l’AdSP archivia d’ufficio, e quindi, fondamentalmente, non essendo a richiesta di parte non possono stare nello sportello unico, perché lo sportello unico si attiva. Dà l’informativa ai sensi della delibera n. 8/2023, in base alla quale *è data notizia e giustificazione all’Organismo di partenariato della risorsa mare ed al Comitato di gestione nella prima seduta utile degli stessi dell’adozione del presente provvedimento*. Chiede se vi siano interventi. Quindi, sostanzialmente, era perfettamente inutile, se non impossibile la loro permanenza nel SUAMS, perché nel SUAMS possono esservi solamente pratiche a istanza di parte.

Il C.F. (CP) Paolo Bianca – Direzione Marittima Olbia chiede delucidazioni sull’autorizzazione richiesta dalla Società Grendi per stoccare merci pericolose nel porto di Olbia.

Il Presidente comunica che l’AdSP è favorevole ad autorizzare anche tale servizio, laddove fosse necessario. Informa che si sta procedendo alla manutenzione dei fondali della canaletta di accesso ai cantieri di Cala Saccaia. Comunica che il concessionario ha chiesto di poter utilizzare il pontone, al termine delle operazioni, con costi a proprio carico, per creare correttamente il raccordo tra l’area pubblica e l’area nella quale sono stati fatti il dragaggio e la manutenzione e che l’AdSP è favorevole all’autorizzazione.

Non essendovi ulteriori interventi, ringrazia il Comitato per la partecipazione e coglie l’occasione per formulare i migliori auguri per le prossime festività. Dichiara conclusa la seduta alle ore 16:15.

Il Segretario Generale
Avv. Natale Ditel

Il Presidente
Prof. Avv. Massimo Deiana