



VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2020**, il giorno **30** del mese di novembre in Cagliari (Provincia di Cagliari), alle ore 9.30 in prima convocazione e alle ore 10.00 in seconda convocazione, presso la struttura polifunzionale del Molo Ichnusa, giusta convocazione del Presidente con nota n. 22804 del 23.11.2020, si è riunito l'**Organismo di partenariato della risorsa mare dell'AdSP del Mare di Sardegna** per trattare gli argomenti compresi nel seguente Ordine del Giorno:

1. Assestamento del bilancio di previsione 2020;
2. Aggiornamento programma triennale delle opere pubbliche 2020-2022, elenco annuale dei lavori 2020, programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2020;
3. Bilancio di previsione 2021 e Programma triennale delle opere pubbliche 2021-2023, elenco annuale dei lavori 2021 e programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2021-2022;
4. Protocollo d'intesa sulla Pianificazione dei Litorali tra Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna e Comune di Capoterra;
5. Informativa Protocollo d'Intesa tra L'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l'AdSP del Mare di Sardegna;
6. Esame di una istanza di primo rilascio di una autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali nel porto di Golfo Aranci, per la durata di 4 anni, ai sensi dell'art. 16 L. 84/94;
7. Informativa relativa alla fissazione del numero massimo delle imprese autorizzabili a svolgere attività di cui agli artt. 16/18 della l. 84/94 per l'anno 2021;
8. Informativa relativa all'applicazione, nei porti di competenza, delle 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;
9. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

		Presente	Assente		Presente	Assente
Presidente AdSP	Prof. Avv. Massimo Deiana	X				
Comandante del Porto di Cagliari	C.V. (CP) Giulio Piroddi	X				
Comandante del Porto di Olbia	C.V. (CP) Giovanni Canu	X				
CATEGORIA/OO. SS.	MEMBRO EFFETTIVO			MEMBRO SUPPLENTE		
a) un rappresentante degli armatori	Dott. Francesco Del Giudice	X		Dott. Massimo Mura		
b) un rappresentante degli industriali	Ing. Maurizio De Pascale		X	Dott. Giuseppe Ruggiu		



c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18	Dott. Giancarlo Acciario	X		Sig. Francesco Stara		
d) un rappresentante degli spedizionieri	Sig. Salvatore Plaisant	X		Sig. Giovanni Fanciulli		
e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto	Ing. Antonio Musso	X		Dott. Stefano Fercia		
f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Ing. Pier Paolo Olla			Ing. Michele Volpicella		
g) un rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi	Dott. Michele Pons		X	Sig. Alberto Sini		
h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale	Sig. Francesco Pinna		X	Sig. Roberto Acciario		
i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto	Sigg.ri - Francesco Monaco - Corrado Pani - William Zonca	X X X		Sigg.ri: - Massimiliana Tocco - Gianluca Langiu - Valerio Mereu	X X	
l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto	Dott. Francesco Galietti	X		Sig. Emanuele Garzia		
l -bis un rappresentante dell'impresa o agenzia di cui all'articolo 17 designato dall'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali - ANCIP o dalle altre associazioni di categoria comparativamente più rappresentative sul piano nazionale	Sig. Roberto Brugattu	X		Sig. Sandro Massidda		
Totale presenti		10/14				
Totale assenti						

Presiede la riunione il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Prof. Avv. Massimo Deiana, con l'assistenza del Segretario Generale Avv. Natale Ditel, della Dott.ssa M. Valeria Serra, della Dott.ssa Federica Cannas.



Il Presidente, accertato il numero legale di presenze necessarie per l'inizio dei lavori, alle ore 10:15 dichiara aperta la seduta. Partecipano, con un proprio rappresentante stabile senza diritto di voto, Massimo Mulas, Sindaco del Comune di Porto Torres, il Consorzio Industriale Provinciale di Sassari con il Dott. Gianfranco Dessì, Confcooperative Sardegna con il Presidente Fulgenzio Cocco.

Il verbale della seduta del 25.06.2020, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato. Comincia, quindi, la trattazione degli argomenti all'ordine del giorno.

PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ASSESTAMENTO DEL BILANCIO DI PREVISIONE 2020

Il Presidente introduce il primo argomento all'ordine del giorno, ossia l'"Assestamento di bilancio di previsione 2020", ricordando ai presenti di averlo sottoposto all'attenzione dell'Organismo di Partenariato e del Comitato di Gestione nella precedente seduta. Si tratta dell'adeguamento dei dati previsionali secondo le disposizioni di cui alla legge di bilancio 2020, che ha previsto norme di razionalizzazione per le spese relative all'acquisto di beni e servizi e di cui alla Circolare MEF n. 9/2020, che ha fornito ulteriori indicazioni ai fini di un puntuale adeguamento del bilancio di previsione 2020. La prima stesura dell'assestamento di bilancio ha preso in considerazione i dati del bilancio consuntivo 2018, anno in cui si è realizzata la piena operatività della Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna. Come noto, infatti, l'AdSP del Mare di Sardegna è stata effettivamente costituita, con la nomina del Comitato di gestione, solo alla fine dell'esercizio 2017 ed ha visto ampliata la competenza territoriale di ulteriori tre porti, rispetto alla circoscrizione in essere delle cessate Autorità portuali di Cagliari e Olbia-Golfo Aranci, al momento dell'entrata in vigore del decreto legislativo di riforma n. 169/2016: Santa Teresa Gallura, Oristano e Portovesme. E' di logica evidenza, dunque, che solo il relativo dato di bilancio dell'anno 2018 avrebbe consentito di cristallizzare un parametro di riferimento iniziale riferito anche alle necessità finanziarie connesse all'assunzione dei nuovi e maggiori oneri per gli ulteriori porti amministrati, quali spese di pulizia delle parti comuni portuali, di illuminazione o di manutenzione, cioè spese riconducibili a quelle per l'acquisto di beni e servizi. Purtroppo, tale evidenza viene tutt'ora disconosciuta dal MEF e dalla Ragioneria generale dello Stato, che con una interpretazione a dir poco "ottusa" condanna le previsioni di bilancio dell'AdSP ad una compressione innaturale e foriera di non trascurabili conseguenze sulla efficace e virtuosa operatività dell'Ente. E' stato investito della problematica il Ministero, con la richiesta di poter utilizzare, come previsto da una circolare del MEF, l'unico bilancio di riferimento, quello del 2018. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha comunicato che, pur prendendo atto di quanto indicato dall'AdSP con la prima stesura della nota di assestamento, ritiene che al momento l'Ente debba procedere con l'applicazione delle disposizioni contenute nel comma 591 dell'articolo 1 della legge di bilancio 2020, in attesa di conoscere gli esiti dell'interlocuzione attualmente in corso con il Ministero dell'economia e delle finanze sul tema. Si è quindi proceduto a calcolare il nuovo tetto di spesa per l'acquisto di beni e servizi prendendo a riferimento i dati del triennio 2016/2018, rapportando i valori del 2016 e 2017 al numero dei porti amministrati dalla AdSP del Mare di Sardegna. Dalle predette spese per l'acquisto di beni e servizi sono state escluse le spese di vigilanza e security, quelle per la gestione dei servizi portuali, energia elettrica ed acqua, manutenzioni ordinarie, pulizia e acquisti materiali di consumo per le parti comuni portuali, e le spese sostenute nell'ambito di realizzazione di specifici progetti/attività finanziate con fondi provenienti dall'Unione Europea o da altri soggetti pubblici. Sono parimenti escluse le spese a vario titolo sostenute per dare attuazione alle misure previste dai numerosi provvedimenti di urgenza adottati in considerazione della situazione straordinaria di emergenza sanitaria derivante dalla diffusione dell'epidemia da Covid-19, che hanno trovato copertura sulle disponibilità di bilancio dell'Ente. Dal computo degli oneri che concorrono al calcolo del limite di spesa, sono state escluse, altresì, le spese per missioni obbligatorie



per motivi ispettivi, di sopralluogo o di vigilanza per la sicurezza dei porti e i corsi obbligatori. Il Collegio dei Revisori ha espresso parere favorevole all'approvazione della nota di assestamento al bilancio di previsione 2020 da parte del Comitato di Gestione. Non essendovi interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione in merito al punto numero 1 all'ordine del giorno, esprime il proprio "consensus".

PUNTO NUMERO 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: AGGIORNAMENTO PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE 2020-2022, ELENCO ANNUALE DEI LAVORI 2020, PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2020

Il Presidente comincia la trattazione del secondo argomento all'ordine del giorno, illustrando dettagliatamente gli interventi previsti nell'aggiornamento del programma triennale delle opere, dell'elenco annuale dei lavori, e del programma biennale di acquisti e forniture. Chiede se vi siano interventi.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco interviene per evidenziare che la rivisitazione delle opere per il successivo triennio non aggiunge elementi nuovi rispetto a quanto esaminato l'anno precedente. Ritiene sia necessario, stante il momento storico difficile e complicato che si sta attraversando a causa della pandemia, mettere in campo qualsiasi iniziativa utile - in termini di programmazione e realizzazione delle opere - per farsi trovare, alla ripartenza, pronti a rispondere alle esigenze ed alle richieste del mercato relativamente ai trasporti marittimi. Sul tema delle crociere, sottolinea che la stampa odierna ha rappresentato la possibilità che nel 2021 lo scalo di Olbia possa riprendere la propria operatività nel settore crocieristico.

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant chiede se, relativamente agli aggiornamenti, siano state mantenute le tempistiche programmate l'anno precedente.

Il Presidente risponde affermativamente in merito al rispetto delle tempistiche.

Non essendovi interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione in merito al punto numero 2 all'ordine del giorno, esprime il proprio "consensus".

PUNTO NUMERO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: BILANCIO DI PREVISIONE 2021 E PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE 2021-2023, ELENCO ANNUALE DEI LAVORI 2021 E PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2021-2022

Il Presidente introduce l'argomento, spiegando che il bilancio di previsione risente di quanto anticipato in apertura, in merito alla contrazione della spesa corrente. La legge di Bilancio 2020 ha determinato il venir meno delle precedenti norme di contenimento e riduzione della spesa e ha introdotto, per gli enti di cui all'art. 1, comma 2), nuovi limiti di spesa per l'acquisto di beni e servizi. La citata legge ha previsto che, a decorrere dall'anno 2020, non possano essere sostenute spese per l'acquisto di beni e servizi per un importo superiore al valore medio sostenuto per le medesime finalità negli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018, come risultante dai relativi rendiconti o bilanci deliberati. Tenuto conto che l'AdSP del Mare di Sardegna si è costituita alla fine dell'esercizio 2017 e la relativa circoscrizione portuale è stata ampliata passando da quattro a sette porti amministrati, l'Ente ha ritenuto, al fine di individuare il valore medio delle spese sostenute nel triennio 2016/2018 per l'acquisto di beni e servizi, di riportare i dati a consuntivo dei bilanci 2016 e 2017 al nuovo numero dei porti amministrati e ricompresi nell'attuale circoscrizione dell'AdSP. Restano escluse dal calcolo del valore medio e dai limiti sopra indicati le spese che costituiscono prestazioni istituzionali e che si concretizzano nelle spese volte a garantire il corretto funzionamento dei porti (energia elettrica ed acqua, manutenzioni ordinarie, pulizia e acquisti materiali di consumo per le parti comuni portuali), la sicurezza e security dei porti e per fronte ai servizi resi ai passeggeri.



Fa presente che dal computo degli oneri che concorrono al calcolo del limite di spesa sono state, inoltre, escluse le spese per missioni obbligatorie correlate a sopralluoghi o a motivi di vigilanza e sicurezza dei porti e quelle per i corsi obbligatori. Infine, in analogia alle disposizioni della circolare MEF n. 31 del 23.10.2012, sono state escluse dal citato limite le “Spese legali giudiziarie e varie” sostenute per la tutela legale dell’Ente. Sono state altresì escluse le spese sostenute per far fronte alla situazione straordinaria di emergenza sanitaria derivante dalla diffusione dell’epidemia da Covid-19. La citata legge di bilancio 2020 ha stabilito inoltre che, per il triennio 2020 – 2022, debba essere effettuata una riduzione pari al 10% della spesa annuale media sostenuta nel biennio 2016 – 2017 per la gestione corrente del settore informatico. Spiega che, comunque, si tratta di un bilancio di previsione di grande apertura, che prevede ancora più investimenti rispetto a quanto previsto, distribuiti su tutti i porti. Anche sul bilancio di previsione 2021 il Collegio dei revisori ha espresso parere favorevole all’approvazione da parte del Comitato. Prosegue, illustrando diffusamente il Programma triennale delle opere pubbliche 2021-2023, elenco annuale dei lavori 2021 e programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2021-2022 e sottolinea che uno dei principali problemi, in generale del sistema pubblico italiano, delle AdSP, e in particolare dell’AdSP Mare di Sardegna, è la presenza contemporaneamente di disponibilità di grandi risorse economiche e rallentamenti, spesso difficilmente comprensibili, previsti dalle procedure.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco riprende il proprio intervento interrotto per motivi tecnici in precedenza, evidenziando come la sinergia tra AdSP e Amministrazione comunale di Cagliari, unitamente al fatto che il porto di Cagliari abbia un Piano Regolatore approvato, stia, di fatto, cambiando la fisionomia del porto, in termini di riqualificazione del porto storico e di decentramento delle attività commerciali. Per quanto riguarda il porto di Olbia, il Sindaco del Comune di Olbia, non nominando un rappresentante in seno al Comitato di Gestione, priva Olbia della rappresentanza all’interno di un organo che assume le decisioni. Auspica che l’Ente possa farsi promotore di iniziative atte a riprendere in mano la definizione del Piano Regolatore Portuale di Olbia, il cui iter ritiene possa essere portato a termine. Ricorda che è stato interpellato il superiore Ministero per capire come procedere e chiede di sapere se l’AdSP abbia avuto riscontri in tal senso, perché sono interventi necessari sia la riqualificazione delle aree del porto storico che il completamento porto industriale di Olbia. Si tratta di investimenti importanti, fermo restando che portare la profondità della canaletta di accesso al porto ad un minimo di 11 metri è fondamentale.

Il Presidente informa che a seguito della richiesta di parere, il Ministero ha risposto, spiegando che si potrebbe recuperare il vecchio Piano Regolatore Portuale, a condizione che vengano prese in considerazione tutte le osservazioni fatte a suo tempo dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Quindi, si tratterebbe, sostanzialmente, di una riscrittura per tre quarti del Piano Regolatore di Olbia e Golfo Aranci. Informa che poco prima dell’estate è stato attribuito un incarico alla società di ingegneria e di pianificazione Mate Engineering, che aveva redatto gli allegati tecnici del Piano Regolatore Portuale di Olbia e Golfo Aranci. La società ha chiesto una proroga nelle settimane precedenti e dovrà dare un riscontro su tempi, costi e procedure per capire se e come si possa riprendere l’iter del precedente PRP. Il Ministero ha ricordato che potrebbe essere sicuramente più proficuo e più rapido procedere con la pianificazione strategica di sistema per la quale si sta procedendo a tappe serrate in Authority, predisponendo un documento di pianificazione strategica di sistema da sottoporre ai Comuni territorialmente interessati, che servirà poi quale base per sviluppare i nuovi Piani Regolatori dei porti del Sistema portuale sardo. Chiede se vi siano altri contributi. Non essendovi interventi, l’Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione in merito al punto numero 3 all’ordine del giorno, esprime il proprio “consensus”.



PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PROTOCOLLO D'INTESA SULLA PIANIFICAZIONE DEI LITORALI TRA AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA E COMUNE DI CAPOTERRA

Il Presidente introduce l'argomento di cui al punto numero 4 all'ordine del giorno. Informa che il Comune di Capoterra ha approvato, nel mese di maggio 2020, il Piano di utilizzo dei litorali. In considerazione delle competenze dell'Autorità di Sistema Portuale ha chiesto un parere, propedeutico alla stipula di un protocollo d'intesa sulla pianificazione dei litorali. L'Ufficio Tecnico dell'AdSP ha valutato la conformità del documento rispetto a quanto concordato con gli Uffici comunali di Capoterra e tutto ciò consente all'Ente di attuare una pianificazione condivisa del tratto di costa ricompreso nel comune di Capoterra. Si è, al momento, in attesa della sottoscrizione del Protocollo d'intesa sul PUL di Capoterra. Sottopone l'argomento all'espressione del consensus da parte dell'Organismo. Non essendovi interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione in merito al punto numero 4 all'ordine del giorno, esprime il proprio "consensus".

PUNTO NUMERO 6 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ESAME DI UNA ISTANZA DI PRIMO RILASCIO DI UNA AUTORIZZAZIONE ALLO SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI PORTUALI NEL PORTO DI GOLFO ARANCI, PER LA DURATA DI 4 ANNI, AI SENSI DELL'ART. 16 L. 84/94

Il Presidente comincia la discussione il sesto punto all'ordine del giorno, ossia l'"Esame di una istanza di primo rilascio di una autorizzazione per 4 anni allo svolgimento di operazioni portuali nel porto di Golfo Aranci". Ricorda che la legge prevede che ogni anno vengano individuati gli spazi disponibili per le imprese che intendano svolgere attività ex articolo 16. Nel caso di specie è pervenuta l'istanza della ditta Grendi Trasporti Marittimi s.p.a. di Cagliari, finalizzata al rilascio di una autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi presso il porto di Golfo Aranci, per la durata di quattro anni. Dalla verifica della documentazione, si è potuto riscontrare il possesso dei requisiti ed in particolare dell'idoneità personale e professionale all'esercizio delle attività portuali da parte del richiedente, la sussistenza di un'articolata capacità tecnica, costituita da un vasto complesso di beni mobili (navi, attrezzature di proprietà come reach stacker, forklift e trattori portuali) utilizzabili per lo svolgimento delle attività richieste, capacità finanziaria solida, desunta da bilanci e referenze bancarie, ed un organigramma dei dipendenti ben strutturato. La società istante ha inoltre, come previsto, presentato un programma operativo che pone in risalto sia gli investimenti pianificati, ammontanti a € 1.800.000, sia le assunzioni future che le prospettive dei traffici, inizialmente limitate a tre tocche settimanali che si ipotizza possano arrivare anche a quattro, in base allo sviluppo dei traffici e del mercato. Oltre al tariffario, al DURC regolare, alla visura camerale ed al certificato assicurativo RCT/RCO in corso di validità, l'impresa ha presentato anche un D.V.R. già sufficientemente dettagliato, che verrà comunque aggiornato in base alle eventuali criticità che dovessero presentarsi nello scalo qualora dovesse essere rilasciata l'autorizzazione ad operare. Alla luce di tutto ciò, considerata altresì la presenza di uno slot libero tra quelli previsti come numero massimo di imprese autorizzabili per l'anno 2020, l'Ufficio competente dell'AdSP ha ritenuto la documentazione presentata completa e corretta, ed i requisiti di legge completamente soddisfatti, ed ha, pertanto, reputato di poter fornire il proprio avviso favorevole al rilascio dell'autorizzazione oggetto dell'istanza. Nel corso della seduta in sessione ordinaria della Commissione Consultiva Locale dei porti di Olbia e Golfo Aranci, svoltasi il 24.11.2020, la maggioranza dei componenti la Commissione ha espresso il proprio parere non favorevole riguardo al rilascio dell'autorizzazione di cui trattasi. Sostanzialmente, i pareri non favorevoli pervenuti da alcuni componenti



sono stati motivati non già da riscontrate carenze documentali dell'istanza o da mancanza di requisiti previsti dalla legge, quanto piuttosto da un dichiarato senso di timore che l'ingresso di un nuovo soggetto ex art. 16 sul mercato portuale gallurese possa sottrarre quote di traffico agli operatori già esistenti, oltre che dalla preoccupazione che il nuovo traffico possa far venir meno la vocazione turistica del paese di Golfo Aranci o possa causare conseguenze negative alla viabilità cittadina. Il Comune di Golfo Aranci ha manifestato, legittimamente, alcune perplessità, ma si tratta di un'attività che verrà monitorata congiuntamente in un primo periodo sperimentale. Quindi, al netto delle legittime perplessità del Comune di Golfo Aranci, che però in questo caso non sono oggetto di discussione nell'Organismo di Partenariato, è stato aperto un canale di interlocuzione. Informa che si confronterà con il Consiglio comunale di Golfo Aranci, per ribadire che si tratta di una iniziativa sperimentale, di cui saranno valutati congiuntamente gli effetti.

Il Direttore Marittimo di Olbia, C.V. Giovanni Canu, per quanto di competenza della Capitaneria di Porto di Olbia, evidenzia l'eventuale individuazione di un'area per lo stoccaggio di merci pericolose dovrà essere valutata con Chimico di porto, Vigili del Fuoco, Asl e Capitaneria. Inoltre, modalità e tempi per l'ormeggio di unità Grendi saranno successivamente valutati dalla Capitaneria di Porto che si riserva, sin da ora, di dettare eventuali specifiche disposizioni con apposito provvedimento ordinatorio.

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant apprezza il discorso del Presidente. Rammenta che le merci determinano la convenienza di una destinazione, che arrivano al consumatore nel costo e nel modo più conveniente possibile: il trasporto fino a Cagliari di una merce prodotta nel nord Sardegna per essere imbarcata è diseconomico, tanto che si preferisce effettuare il carico direttamente nei porti del nord, quindi ha senso che ci sia un maggior servizio nella parte nord della Sardegna. Se Golfo Aranci si prospettasse come opzione fruibile e funzionale, ben venga.

Il Presidente prosegue, informando che la società Grendi ha provato ad ipotizzare uno scalo di tale tipologia di traffico a Porto Torres. Sono stati individuati gli spazi, poi la Grendi ha ritenuto che arrivare da Marina di Carrara fino a Porto Torres, da un punto di vista commerciale, rappresentasse una situazione non sostenibile economicamente. Per quanto riguarda i porti del nord, si tratta, comunque, di nuovi traffici e, essendo compito dell'Autorità di Sistema Portuale attrarre traffici e dare seguito a determinate istanze, così come prevede la legge, informa che discostandosi da un parere della Commissione Consultiva locale, darà seguito a queste istanze, poiché ritiene che nella Commissione Consultiva locale bisognerebbe provare ad astrarsi dalle visioni particolari, per cimentarsi in uno sforzo di analisi più ampio e generale.

Il rappresentante stabile senza diritto di voto Massimo Mulas, Sindaco del Comune di Porto Torres concorda con quanto esposto dal Presidente, bisogna ragionare in funzione di una logica di pianificazione che contempli l'intero territorio. La Sardegna può costituire un valore aggiunto se la si considera come base logistica al centro del Mediterraneo, altrimenti non si avranno, in generale, grandi vantaggi. Ritiene che se ciascuno tutelerà le attività e gli spazi altrui, è molto probabile che le sue stesse attività saranno, poi, tutelate. Se si riuscisse a fare sintesi rispetto ad un'analisi generale del mercato, probabilmente si riuscirebbe a pianificare meglio. Dunque, auspica una ripartenza del porto di Porto Torres, sperando che le attività utili e vantaggiose dal punto di vista economico, permangano nel porto di Porto Torres, il porto della città che rappresenta, in funzione delle sue caratteristiche.

Il Presidente ringrazia il Sindaco del Comune di Porto Torres e dà la massima disponibilità per eventuali futuri incontri. Ribadisce che compito dell'Autorità che rappresenta è promuovere il Sistema portuale sardo, non un singolo porto.

Il Rappresentante degli armatori Francesco Del Giudice intende esprimere la sua totale approvazione e condivisione in merito a quanto rappresentato dal Presidente sul tema specifico. Trattandosi di nuovi traffici



e nuove opportunità, si limita a due considerazioni. Non vi possono essere situazioni per le quali, per problemi di concorrenza od altro, qualcuno si esprima in maniera contraria e non possono essere posti vincoli alla libera iniziativa di mercato.

Il rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Ing. Antonio Musso interviene per chiarire, affinché si possa comprendere meglio. Spiega, come riportato dal Presidente, che si tratta di una nuova iniziativa, che però non prevede una linea dedicata, ma un passaggio del servizio che da Marina di Carrara è diretto verso Cagliari, con uno stop a Golfo Aranci, nell'ottica di portare le merci il più vicino possibile alla destinazione finale o all'origine iniziale, a seconda della direzione del traffico, e per quello si è sempre stati concentrati sul porto di Cagliari, da dove parte e dove arriva la maggioranza della merce movimentata da Grendi. Nell'ultimo periodo vi è stato un incremento del traffico anche sul nord Sardegna, con un primo esperimento su Porto Torres, perché la filiale storica è a Sassari. Un po' per i problemi della pandemia, un po' per i problemi della deviazione, e delle condizioni meteomarine di Porto Torres, decisamente più complicate rispetto a quelle di Olbia, insieme al fatto che, avendo aperto una filiale ad Olbia, vi è stato un certo incremento di traffico sul nodo logistico di Olbia, si è deciso di ipotizzare lì una toccata, proprio per riuscire a consegnare le merci che altrimenti sarebbero dovute arrivare fino a Cagliari, per poi essere trasportate sino ad Olbia, percorrendo inutilmente 280 chilometri, con aspetti di diseconomicità, oltre che di impatto ambientale a tutti noti, compreso un impatto sulla viabilità. E' stato ipotizzato il porto di Golfo Aranci poichè, dato il volume di traffico stimato abbastanza ridotto, il porto di Golfo Aranci si presta meglio del porto di Olbia. Capisce perfettamente le perplessità del Comune, che può essere spaventato da una linea merci. Si sta lavorando per far comprendere, anche grazie ad un'ottima collaborazione con il Presidente e con gli Enti locali, che si tratterà di volumi che non saranno di impatto per quella che è l'ipotesi della viabilità, o comunque dell'occupazione portuale di Golfo Aranci. Se i dati di traffico dovessero cambiare, il porto di Golfo Aranci non sarebbe più una soluzione percorribile perché gli spazi del porto stesso e la viabilità per raggiungerlo non saranno più una scelta ottimale e, a quel punto, saranno valutate opzioni differenti. Dichiara di non condividere la posizione nella Commissione Consultiva, poichè, come ha dichiarato il Presidente, un conto sono le perplessità di un'Amministrazione pubblica come il Comune, altro discorso sono le valutazioni di un organismo come la Commissione Consultiva, che dovrebbe esprimersi secondo quanto previsto dalla legge e non sulla base dell'interesse della singola impresa. Afferma di essere ottimista sulla possibilità di gestire tale posizione in maniera costruttiva anche con le imprese di Porto Torres. Conclude dichiarando che si asterrà dall'esprimere il proprio consensus sull'argomento in discussione.

Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario ritiene che la problematica derivi dal fatto che, in assenza di Piani Regolatori dei porti approvati, si continuano a mescolare le capacità operative dei porti, non riuscendo mai a stabilire anche i flussi. Esemplifica, spiegando che se le merci e i passeggeri dei traghetti hanno un porto naturale, che è quello del nord Sardegna-Olbia, in quel porto bisogna poter soddisfare quella tipologia di traffico. La specificità di un porto del nord Sardegna come Porto Torres, che ha un minore traffico passeggeri risiede nel fatto che disponga di banchine nel porto industriale, che devono servire per lo sviluppo di quel traffico merci mercantili che possono dare risposte al territorio. Quindi, con i Piani Regolatori si stabiliranno le specificità di ciascun porto, che consentiranno poi all'imprenditore la scelta migliore sulla destinazione. Relativamente a Golfo Aranci, ritiene che quello fosse il modo di ragionare prima dell'entrata in vigore della legge 84/94, quando le compagnie portuali determinavano le scelte imprenditoriali. L'imprenditore che fa parte di un Comitato o di una Commissione, può esprimere sicuramente il suo pensiero, ma non può pensare di poter obbligare l'imprenditore che intendesse portare nuovi traffici, ad accettare condizioni non supportate dalla legge. Ritiene che il libero mercato debba essere favorito, e bisogna fare in modo di stare sul mercato nella maniera migliore e più organizzata. La provvisorietà



è uno dei problemi che crea confusione. Golfo Aranci nella stagione estiva ha un traffico passeggeri piuttosto intenso ed è un porto dell'Autorità di Sistema Portuale, quindi, giustamente deve darsi una migliore organizzazione infrastrutturale. Però preoccupa il traffico che si andrà a creare tra il porto di Golfo Aranci e la zona di Olbia dove si trova il deposito della Grendi, soprattutto nel periodo estivo. Su Olbia le condizioni dovrebbero essere le stesse, però gli spazi dovrebbero essere più interessanti. Anche in merito agli spazi di Olbia, gli risulterebbe, ma non ha elementi precisi, che alcuni spazi nella zona industriale non siano occupati da imprese ex articolo 18, ma vi siano delle situazioni che, a suo parere, vanno oltre il rispetto delle regole. Ritene, comunque, che finché si è in presenza di una realtà portuale, la parola spetti all'Autorità di Sistema Portuale. Quindi, in tale situazione, ben vengano nuove attività. Chiede conferma ufficiale degli impegni da parte dell'impresa, dell'armatore, che ha intenzione di investire sul porto. Reputa che questa sia un'opportunità, fatte le dovute valutazioni, nel rispetto dello sviluppo portuale del nord Sardegna, che possa servire per la pianificazione dei Piani Regolatori. Spera siano certe le date per l'inizio dei lavori, così da poter promuovere il porto di Porto Torres in maniera ottimale a livello internazionale.

Il Presidente ringrazia il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 e informa in merito all'interlocuzione con il Comune di Golfo Aranci, per cui sente di poter assicurare sul fatto che, laddove si creasse una situazione di difficoltà da un punto di vista viario, ovviamente sarà affrontata. Il Sindaco di Golfo Aranci intende far crescere la vocazione turistica del porto e nel Piano Strategico di Sistema Portuale e nel Piano Regolatore, verrà fatto un ulteriore passo in avanti in quella direzione, per il momento quelle sono delle banchine commerciali. Se, paradossalmente, fossero pervenute richieste concorrenti per utilizzare, a livello turistico, quella banchina o quel tratto di banchina, ovviamente sarebbero state prese in considerazione. Al momento non esiste nessuna richiesta, si tratta di un angolo di banchina inutilizzato, e sostanzialmente, inutilizzabile per qualunque altro tipo di finalità. La società Grendi ha previsto interventi che prevedono per 4 anni 1.800.000 euro di investimenti, di cui gran parte sono destinati al miglioramento della recinzione, dell'illuminazione, della videosorveglianza e la pavimentazione, quindi tutti interventi che sottraggono ad una situazione di abbandono quell'angolo di porto. Se, poi, dovessero intervenire delle esigenze di carattere turistico, nelle more dell'approvazione dei Piani Regolatori, per cambiare la mission del porto di Golfo Aranci, ovviamente saranno considerate.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco in merito al parere negativo espresso dalla Commissione Consultiva di Olbia, ipotizza che la motivazione potrebbe risiedere nella preoccupazione che una delle due imprese di cui all' articolo 16 presenti a Olbia, sta usufruendo, in questo periodo, di cassa integrazione, per un calo di traffici riferiti all'armatore di riferimento. Però, preso atto che il Presidente ha dato notizia che la Grendi - e chiede conferma all'ingegner Musso - sarebbe disponibile ad assumere quelle 5/6 unità dagli esuberanti degli articoli 16 presenti ad Olbia, questo un po' li ha rasserenati, tant'è che quando si è poi votato per stabilire il numero massimo delle imprese autorizzabili, vi è stato il parere favorevole di tutti per portarlo da 4 a 5, di fatto accondiscendendo sul rilascio dell'articolo 16 alla Grendi. Concorda con il Presidente che quando in un porto si verifica la possibilità che un armatore porti traffici aggiuntivi, dire no a quell'armatore è fuori da ogni logica. Da un altro punto di vista, la scelta su Golfo Aranci o, in alternativa Olbia, conferma, ancora una volta, la strategicità del sistema portuale del nord est della Sardegna, in quanto più vicino alla Penisola, e quindi ai porti di riferimento. Quindi, ben vengano i nuovi traffici che vorrà portare la Grendi. In relazione al rilascio degli articoli 18, non esprime una posizione ideologica, ma osserva che vi sono state tante situazioni in cui si è optato per il rilascio di articoli 18 a società importanti, e che poi, per decisioni prese anche in maniera improvvisa da parte di qualche armatore, che ha deciso di dirottare altrove i traffici, si sono verificate conseguenze negative dal punto di vista economico e occupazionale, in quei porti, e osserva che Olbia, che, a parte il 2020, ha avuto trend di crescita esponenziali



in tutto, non ha una concessione demaniale marittima ex articolo 18. È un porto le cui strutture portuali sono totalmente pubbliche, che accoglie tutti quelli che vogliono scalare il porto di Olbia. Con l’Autorità Portuale del nord Sardegna l’atteggiamento e la posizione di quel Comitato Portuale è stata quella di ritenere che, tutto sommato, le strutture portuali, se mantenute pubbliche, riescono a dare una risposta più immediata al mercato, senza discriminare nessuno. Se in passato per i gruppi armatoriali che scalavano Olbia, prima Tirrenia, a suo tempo Marsano, poi la Moby, fosse stata aperta la stagione delle concessioni demaniali marittime, e quindi una suddivisione in articoli 18 delle strutture portuali di Olbia, oggi, di fatto si sarebbe precluso, come adesso sta succedendo, alla Grendi di scalare Olbia, perché gli spazi sarebbero stati già tutti assegnati. Non intende dire che una richiesta di articolo 18 vada rigettata, suggerisce una connettività con la struttura delle città che è importantissima. Riprende quanto affermato nell’intervento precedente da Giancarlo Acciario per spiegare che il problema non è concedere lo slot alla Grendi, ma la viabilità. Osserva che il porto industriale attualmente si trovi già al limite dell’utilizzabilità, quindi l’ipotesi di un articolo 18 nel porto industriale, ritiene sia di difficile realizzazione. Sarebbe più facile capire se quel porto abbia tutte le carte in regola per essere completato.

Il Presidente informa che si interverrà in tempi rapidissimi per quanto riguarda la pavimentazione dell’area retrobanchinale del Porto Cocciani, in modo tale da garantire maggiore utilizzabilità. Comprende e condivide per taluni aspetti il ragionamento del rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco. Bisogna sempre individuare la tipologia di attività svolta dal titolare di una concessione ai sensi all’articolo 18. L’articolo 18 non è solamente una questione di auto-organizzazione di chi non si accontenta dell’autorizzazione ex articolo 16, ma molto spesso è, come in questo caso, una scelta obbligata dalla tipologia dell’attività da svolgere. La Grendi ha brevettato e utilizza un sistema particolarmente innovativo di movimentazione delle merci, mediante cassette che hanno bisogno di mezzi di banchina, e che devono necessariamente stare in banchina, che non si sposa con una mera attività da articolo 16 e con l’utilizzo di banchina pubblica, è un dato evidente. Non essendovi interventi, sottopone all’espressione del consensus dell’Organismo l’argomento di cui al punto numero sei all’ordine del giorno. L’Organismo di partenariato della risorsa mare, con l’astensione del rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Antonio Musso, alla luce di quanto emerso dalla discussione in merito al punto numero 6 all’ordine del giorno, esprime il proprio “consensus”.

PUNTO NUMERO 7 ALL’ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA RELATIVA ALLA FISSAZIONE DEL NUMERO MASSIMO DELLE IMPRESE AUTORIZZABILI A SVOLGERE ATTIVITA’ DI CUI AGLI ARTT. 16/18 DELLA L. 84/94 PER L’ANNO 2021

Il Presidente dà una ulteriore informativa sulla fissazione del numero massimo delle imprese autorizzabili nei porti di Olbia e Golfo Aranci. Nel corso degli ultimi anni, l’assetto logistico-funzionale dei porti di Olbia-Golfo Aranci e di Porto Torres si è mantenuto sostanzialmente immutato, ed il volume dei traffici, almeno fino al 2020 – influenzato pesantemente dalla pandemia da COVID-19 –, ha manifestato numeri di sostanziale tenuta, in alcuni casi di leggera espansione. Lo scorso anno, in ossequio alle più recenti disposizioni che hanno sostanzialmente ribadito quanto già previsto da norme consolidate che raccomandavano di assicurare la più ampia concorrenza tra le imprese portuali, l’Ente ha ritenuto opportuno incrementare il numero massimo di imprese autorizzabili, per l’anno 2020, in modo da garantire la massima concorrenzialità e superare la “storica” situazione di corrispondenza numerica tra numero massimo e numero effettivo delle imprese portuali. Tale scelta si è rivelata la più corretta ai fini dell’ottemperanza delle vigenti normative in materia di equità, concorrenzialità e di non discriminazione all’accesso alle infrastrutture portuali, visto e considerato che proprio di recente è pervenuta l’istanza di una società finalizzata ad ottenere il rilascio di una



autorizzazione a svolgere, presso il porto di Golfo Aranci, operazioni portuali in conto proprio ed in conto terzi per la durata di 4 anni. Allo scopo di continuare a procedere sulla medesima linea direttiva, quindi, ed alla luce del possibile rilascio dell'autorizzazione su accennata, si è ritenuto opportuno e congruo prevedere, per l'anno 2021, la fissazione di un numero massimo di imprese portuali autorizzabili allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio e in conto terzi, ex artt. 16/18 L. 84/94, pari a cinque, con riferimento ai porti di Olbia e Golfo Aranci. Per gli altri porti e le altre attività, non essendovi state istanze, si è ritenuto di mantenere sostanzialmente i numeri dell'anno precedente, che comunque prevedevano uno slot libero. La Commissione Consultiva Locale dei porti di Olbia e Golfo Aranci, nella seduta del 24.11.2020, ha espresso unanime parere favorevole rispetto a quanto proposto dal competente Ufficio dell'Ente, così come la Commissione Consultiva Locale del porto di Porto Torres, riunitasi nel corso della medesima giornata. Non essendovi interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione in merito al punto numero 7 all'ordine del giorno, esprime il proprio "consensus".

PUNTO NUMERO 8 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA RELATIVA ALL'APPLICAZIONE, NEI PORTI DI COMPETENZA, DELLE 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"

Informa che, ai sensi dell'art. 199 c. 3 lett. a) della Legge di conversione 17 luglio 2020, n. 77, è stato disposto che *"la durata delle autorizzazioni rilasciate ai sensi dell'art. 16 della legge sopra citata, attualmente in corso o scadute tra la data del 31.01.2020 e la data di entrata in vigore del Decreto legge in riferimento (18.07.2020), siano prorogate di 12 mesi"*. Pertanto, l'Ente ha proceduto, previo accertamento del permanere dei requisiti personali e societari, alla proroga di 12 mesi di tutte le autorizzazioni ex artt. 16/18 della legge n. 84/1994 e ss.mm.ii., in corso di validità, con esclusione, sul porto di Cagliari, della Società C.T.S. Srl, nei confronti della quale è stata avviata, in data 29.10.2020, la procedura di revoca delle autorizzazioni per operazioni e per servizi portuali per le sotto elencate motivazioni:

- carenza della capacità organizzativa, atteso che come comunicato con nota Prot. n. 2467 del 30.01.2020, la Società C.T.S. Srl non ha più personale dipendente dal 10.04.2019;
- mancata realizzazione del programma operativo, atteso che, con nota Prot. n. 4712 del 27.02.2020, la Società C.T.S. Srl ha dichiarato di non aver realizzato alcuna movimentazione tra quelle previste nel programma operativo quadriennale 2017/2020;
- da una verifica camerale risulta che la Società C.T.S. Srl è stata posta, in data 05.06.2020, in stato di scioglimento e liquidazione.

PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA PROTOCOLLO D'INTESA TRA L'AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI E L'ADSP DEL MARE DI SARDEGNA

Il Presidente informa della sottoscrizione di un protocollo di intesa con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che prevede un tavolo di concertazione con l'Agenzia delle Dogane per quanto riguarda tutte le attività di comune interesse, e l'invito come uditore permanente, senza diritto di voto, così come è stato fatto per i Consorzi Industriali e i Comuni che ne hanno fatto richiesta, alle sedute dell'Organismo di Partenariato. Quindi, dalla successiva riunione dell'Organismo di Partenariato verrà invitata anche l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.

Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario sollecita, nei rapporti che si stanno costituendo tra AdSP e Agenzia delle Dogane, l'utilizzo del bollo virtuale. Ritiene di segnalare



l'opportunità, ufficialmente, come agenti marittimi, di destinare almeno una banchina del porto di Porto Torres ai super yacht. Non un vincolo di banchina, ma solamente la possibilità di accogliere nel porto di Porto Torres tale tipologia di barche per fare bunkeraggio o eventuali manutenzioni che potrebbero dare risposte al territorio del Comune di Porto Torres, che ha necessità di recuperare risorse professionali in cassaintegrazione che possiedono tali qualifiche.

Il Presidente ritiene che la partecipazione, dal prossimo Organismo di Partenariato, dell'Agenzia delle Dogane alle sedute, sicuramente aiuterà a risolvere anche questi problemi, anche perché obiettivo dell'Ente è raggiungere un livello sempre più alto di automatizzazione, come accade nei porti più organizzati, in modo tale da rendere sempre più competitivi gli scali dell'AdSP. E' l'obiettivo per cui è stato stipulato l'accordo di collaborazione, fatto da Assoporti e da tutte le Autorità di Sistema con il placet e lo stimolo del MIT.

PUNTO NUMERO 9 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI

Il Presidente, terminata la trattazione dei punti all'ordine del giorno e non essendovi ulteriori interventi, ringrazia i componenti l'Organismo di partenariato per aver partecipato e dichiara conclusa la seduta alle ore 12.00.

Il Segretario Generale
Avv. Natale Ditel

Il Presidente
Prof. Avv. Massimo Deiana