



VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2022**, il giorno **27** del mese di **luglio** in Cagliari alle ore 10.00, giusta convocazione del Presidente - nota n. 17951 del 19.07.2022 -, 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. Aggiornamento del Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2022-2024, Elenco Annuale 2022 e Programma Biennale degli Acquisti di Forniture e Servizi 2022-2023;
2. Assestamento e variazioni al bilancio di previsione 2022;
3. Regolamento per il servizio di reperibilità per i porti di Arbatax, Oristano, Portovesme;
4. Porto di Olbia - Adeguamento Tecnico Funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale;
5. Modifica dell'Allegato I del "Regolamento per l'organizzazione, il funzionamento ed il monitoraggio dello Sportello Unico Amministrativo del Mare di Sardegna (SUAMS)" approvato con delibera del Comitato di gestione n. 12 del 30 settembre 2021;
6. Informativa - Porto di Cagliari - Mito Srl - Richiesta di autorizzazione ex art. 24 Reg. Cod. Nav., con contestuale anticipata occupazione;
7. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

		Presente	Assente		Presente	Assente
Presidente AdSP	Massimo Deiana	X				
Direzione Marittima di Cagliari	C.V. (CP) Mario Valente	X				
Direzione Marittima di Olbia	C.C. (CP) Gianluca La Rosa	X				
CATEGORIA/OO. SS.	MEMBRO EFFETTIVO			MEMBRO SUPPLENTE		
a) un rappresentante degli armatori	Francesco Del Giudice Edoardo Cossu Grondona			Luca Brandimarte Francesco Beltrano		
b) un rappresentante degli industriali	Antonello Argiolas			Giuseppe Ruggiu		
c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18	Giancarlo Acciaro			Antonio Di Monte		



d) un rappresentante degli spedizionieri	Salvatore Plaisant			Giovanni Fanciulli		
e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto	Antonio Musso	X		Stefano Fercia		
f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Pier Paolo Olla			Silvia Cavaliere		
g) un rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi	Vincenzo Brandi	X		Marco Argiolas		
h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale	Non indicato			Non indicato		
i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto	- Marco Manca - Corrado Pani - William Zonca	X X X		- Sergio Prontu - Gianluca Langiu - Valerio Mereu		
l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto	Francesco Galietti			Michele Pons	X	
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	Vincenzo Pani	X		Roberto Brugattu		



di categoria comparativamente più rappresentative sul piano nazionale						
Totale presenti		8/13				
Totale assenti		5/13				

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

Il Presidente, accertato il numero legale di presenze necessarie per l’inizio dei lavori, alle ore 10.05 dichiara aperta la seduta. Partecipano, con un proprio rappresentante senza diritto di voto, il Comune di Porto Torres con il Sindaco Massimo Mulas, il Consorzio Industriale Provinciale dell’Ogliastra con il Presidente Franco Ammendola. Saluta il nuovo componente dell’Organismo, Marco Manca, rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto. Il verbale della seduta del 28 aprile 2022, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato.

PUNTO NUMERO 1 ALL’ORDINE DEL GIORNO: AGGIORNAMENTO DEL PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE 2022-2024, ELENCO ANNUALE 2022 E PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2022-2023

Il Presidente illustra l’argomento di cui al punto numero due all’ordine del giorno, l’aggiornamento del Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2022-2024.

Informa che le variazioni rispetto al Programma Triennale ed Elenco Annuale approvato nel mese di marzo 2022 sono le seguenti:

- Realizzazione del parco IV Regia in loc. Sa Scaffa – Ridefiniti importi presunti nelle annualità di esecuzione: riduzione anno 2022 da € 200.000 ad € 50.000 (variazione inserita in Elenco Annuale 2022); importo totale invariato pari a 1.204.120 €.
- Realizzazione della rotatoria di completamento della viabilità di raccordo della banchina polifunzionale del porto canale con la S.S. 195 e la S.P. 92 – Esecuzione dei lavori traslata al 2023 (rimosso da Elenco Annuale 2022), importo totale invariato pari a 650.000 €.
- Manutenzione della pista ciclabile della pineta di Bonaria – Esecuzione dei lavori traslata al 2023 (rimosso da Elenco Annuale 2022), importo totale invariato pari a 100.000 €.
- Installazione nuove mede e manutenzione delle mede esistenti presso il porto canale – Ridefinito affidamento come fornitura a cui far seguire la posa in opera. Traslato su programma biennale degli acquisti di forniture e servizi.
- Sistemazione aree esterne check point porto di Cagliari – Intervento stralciato.
- Progetto Speciale 02 – Interventi di ampliamento del Check Point presso il varco sant’Agostino del porto di Cagliari compresa area servizi – Reinserimento intervento non avviato già programmato nel 2019-2021. Importo totale € 2.115.292,88 (Inserito in Elenco Annuale 2022).



- Gestione integrata del sistema ambientale costituito dalle aree umide metropolitane - Riqualficazione aree riva est Laguna Santa Gilla: Studio finalizzato alla demolizione fabbricati abusivi, compresa demolizione, Lotto 1 – Nuovo intervento. Importo totale € 401.125,22 (Inserito in Elenco Annuale 2022).
- Gestione integrata del sistema ambientale costituito dalle aree umide metropolitane - Riqualficazione aree riva est Laguna Santa Gilla: Demolizione fabbricati abusivi Lotto 2 – Nuovo intervento. Importo totale € 600.000.
- Lavori di realizzazione centrale operativa master per i porti dell'AdSP – Nuovo intervento. Importo totale € 1.500.000 (Inserito in Elenco Annuale 2022).
- Manutenzione straordinaria e bonifica del piazzale retrostante gli uffici di via Riva di Ponente – Nuovo intervento. Importo totale € 250.000 (Inserito in Elenco Annuale 2022).
- Interventi di ristrutturazione, efficientamento energetico e adeguamento normativo dell'edificio identificato come ex caserma dei VV.F. sito nel porto di Oristano da destinarsi anche ad uffici dell'Ente - Ridefiniti importi presunti nelle annualità di esecuzione: riduzione anno 2022 da € 150.000 ad € 70.000 (variazione Elenco Annuale 2022); importo totale invariato pari a 3.200.000 €.
- Realizzazione della nuova delimitazione doganale e di security nel porto di Oristano – Importo ridefinito secondo QE post aggiudicazione pari a € 975.475,96 (variazione inserita in Elenco Annuale 2022).
- Porto di Olbia - Lavori di dragaggio fondali della canaletta di accesso al porto di Olbia, interessanti gli accumuli nelle celle indicate ai punti 1PI; 7-8PI; 8PI; 9pi; 10PI; 10-11PI, per il conferimento in vasca di colmata – Intervento stralciato perché sarà ricompreso in dragaggio dell'intera canaletta di accesso al porto.
- Porto di Olbia – Riqualficazione aree, locali e impianti presenti nelle aree degli edifici tutelati, con previsione di servizi per l'utilizzo di energie rinnovabili – Intervento stralciato perché parte di PPP proposto all'Ente.
- Porto di Olbia - Riqualficazione aree, locali e impianti presenti nelle aree ex concessione Camar, con previsione di servizi per l'utilizzo di energie rinnovabili ed utilizzo di alcune strutture come magazzino deposito AdSP per arredi portuali – Intervento stralciato perché parte di PPP proposto all'Ente.
- Realizzazione di area attrezzata per l'attesa d'imbarco all'interno dell'area portuale nel porto di Golfo Aranci – Intervento stralciato per diversa destinazione d'uso dell'area.
- Porto di Golfo Aranci - Lavori di sistemazione area portuale ex invaso RFI e nuova pavimentazione stradale porto commerciale di Golfo Aranci – Intervento stralciato, realizzazione prevista con accordo quadro.
- Porto di Porto Torres – Riqualficazione, manutenzione, completamento e trasformazione del fabbricato "mercato ittico" in centro servizi per il porto – Incremento finanziario, ridefinito importo totale in € 4.800.000.
- 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 – Incremento finanziario, ridefinito importo totale in € 5.600.000.
- Realizzazione della stazione marittima/check point presso il molo ponente del porto di Porto Torres – Reinserimento intervento non avviato già programmato nel 2020-2022. Importo totale € 600.000 (inserito in Elenco Annuale 2022).



- Lavori di realizzazione centrale operativa stella per i porti Olbia, Golfo Aranci e Cocciani – Nuovo inserimento. importo totale € 615.000 (inserito in elenco annuale).
- Le variazioni rispetto al programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2022-2023, approvato nel mese di marzo 2022, sono le seguenti:
- Fornitura e installazione impianto fotovoltaico finalizzato al contenimento energetico dei consumi del check point Cagliari – Intervento stralciato.
- Servizio di presidio dei varchi di accesso all'area sterile, servizio di controllo delle aree sterili portuali da svolgersi con l'ausilio di sistemi TVCC nel porto di Cagliari – Incremento finanziario, ridefinito importo totale in € 10.660.615,44.
- Completamento impianto di illuminazione check point porto di Cagliari – Intervento stralciato.
- Fornitura arredi check point Cagliari – Esecuzione fornitura traslata al 2023, importo totale invariato pari a 40.000 €.
- Manutenzione verde parco Nervi – Nuovo servizio. Importo totale € 165.000.
- Fornitura e installazione delle strutture mobili destinate allo svolgimento dei controlli di security presso il porto di Cagliari – Intervento programmato nel 2021, reinserito per avvio nel 2022. Importo totale € 275.525.
- Messa in sicurezza e/o demolizione relitti recuperati – Nuovo servizio. Importo totale € 260.000.
- Fornitura mede e segnalamenti per manutenzione straordinaria mede porto canale di Cagliari – Nuova fornitura, a cui seguirà posa in opera. Importo € 200.000.
- Servizio di progettazione, direzione lavori e coordinamento della sicurezza dei "Lavori di realizzazione centrale operativa master per i porti dell'AdSP" – Nuovo inserimento. Importo totale € 200.000, già ricompreso nel QE dei lavori corrispondenti.
- Interventi di realizzazione e mantenimento in esercizio dell'impianto di videosorveglianza del porto di Oristano – Intervento traslato al 2023. Importo totale invariato € 350.000.
- Interventi di realizzazione e mantenimento in esercizio dell'impianto di videosorveglianza del porto di Portovesme – Intervento traslato al 2023. Importo totale invariato € 160.000.
- Interventi di realizzazione e mantenimento in esercizio dell'impianto di videosorveglianza del porto di Arbatax – Ridefinito importo tra le annualità. Importo totale invariato € 563.180.
- Porto di Olbia - Progettazione per riqualificazione aree, locali e impianti presenti nelle aree degli edifici tutelati, con previsione di servizi per l'utilizzo di energie rinnovabili – Intervento stralciato poiché ricompreso in una proposta di PPP presentata dall'AdSP.
- Porto di Olbia - Progettazione per riqualificazione aree, locali e impianti presenti nelle aree ex concessione Camar, con previsione di servizi per l'utilizzo di energie rinnovabili ed utilizzo di alcune strutture come magazzino deposito AdSP per arredi portuali – Intervento stralciato poiché ricompreso in una proposta di PPP presentata dall'AdSP.
- Servizio di pulizia ordinaria dei locali uso comune della stazione marittima (Sala Passeggeri, Servizi igienici e aree pertinenziali esterne) nel porto commerciale di Olbia – Intervento stralciato.
- Servizio di verifica del progetto preliminare, definitivo ed esecutivo di implementazione, ammodernamento, evoluzione e gestione tecnica dei sistemi di security e di infologica dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna – Intervento stralciato.
- Project Financing per la riqualificazione ed efficientamento energetico, adeguamento normativo e gestione degli impianti di illuminazione di proprietà dell'Autorità di sistema Portuale del Mare di



Sardegna ai sensi del comma 15 dell'art. 183 del D.Lgs. 50/2016 – Intervento programmato nel 2021, reinserito per avvio nel 2022. Importo totale € 25.548.565,94.

- Servizio di progettazione, direzione lavori e coordinamento della sicurezza dei "Lavori di realizzazione centrale operativa stella per i porti Olbia, Golfo Aranci e Cocciani" – Nuovo inserimento. Importo totale € 65.000, già ricompreso nel QE dei lavori corrispondenti.

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

PUNTO NUMERO 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ASSESTAMENTO E VARIAZIONI AL BILANCIO DI PREVISIONE 2022

Il Presidente, illustrando l'argomento di cui al punto numero 2 all'ordine del giorno, spiega che con la nota di assestamento e variazione al bilancio di previsione 2022, cui si provvede ai sensi dell'articolo 14 del Regolamento di Amministrazione e Contabilità, l'Ente procede a rideterminare gli stanziamenti di cassa, alla luce dei residui attivi e passivi registrati nel conto consuntivo 2021, nonché ad aggiornare le previsioni dei capitoli in entrata e in uscita sulla base delle esigenze già intervenute e previste per la seconda metà dell'esercizio. Ricorda all'Organismo di partenariato che il Bilancio di previsione 2022 dell'AdSP, adottato con la delibera del Comitato di Gestione n. 28 del 20.12.2021, è stato approvato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con nota del 09.02.2022. Con la citata nota, il Ministero Vigilante, come segnalato dal MEF, ha tra l'altro ricordato all'Ente che il superamento dei limiti di spesa vigenti per l'esercizio 2022 è consentito qualora il valore delle entrate accertate, rappresentate nel rendiconto generale 2021 deliberato, sia superiore al medesimo valore conseguito nel 2018. Nell'anno 2021, come da rendiconto generale adottato con delibera del Comitato di Gestione n. 8 del 28.04.2022, approvata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in data 19.07.2022, sono state accertate maggiori entrate correnti, rispetto alle medesime conseguite nell'anno 2018, per complessivi € 3.882.896,04 e pertanto, ai sensi del comma 593 della legge 160/2019, fino a tale importo possono essere superati i limiti di spesa previsti per l'esercizio in corso. Il bilancio di previsione per l'esercizio in corso, aggiornato con la presente nota di variazione, presenta quindi i seguenti nuovi saldi presunti: il disavanzo finanziario presunto per l'anno 2022, passa da € 52.900.222,46, da bilancio di previsione, a € 47.118.118,80 e trova copertura nell'avanzo di amministrazione vincolato, essendo determinato dalle spese previste in conto capitale per interventi, inseriti negli strumenti programmatori e già vincolati sull'Avanzo di amministrazione. Fa presente che il Collegio dei Revisori dei Conti sta completando la stesura del verbale e informa che ha espresso parere favorevole all'approvazione da parte del comitato di gestione dell'assestamento e variazioni al bilancio di previsione 2022.

Non essendovi ulteriori interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

PUNTO NUMERO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: REGOLAMENTO PER IL SERVIZIO DI REPERIBILITÀ PER I PORTI DI ARBATAX, ORISTANO, PORTOVESME

Il Presidente ricorda all'Organismo che con D.L. n. 121 del 10/09/2021 sono state affidate all'AdSP Mare di Sardegna le competenze sul porto di Arbatax. Informa, altresì, che l'Ente ha l'obbligo di individuare, per ogni impianto portuale ricadente nella giurisdizione dell'Autorità di Sistema, l'Agente di Sicurezza dell'Impianto Portuale - Port Facility Security Officer- P.F.S.O. e i DPFSOs. Al fine di un'efficiente ed efficace gestione della security, i dipendenti dell'Ufficio Security dei porti di Arbatax, Oristano e Portovesme devono alternarsi e,



pertanto, per garantire la reperibilità nei predetti porti, non è possibile rispettare i vincoli riportati nel Regolamento vigente, approvato con la contrattazione 2018, anche in considerazione della viabilità ed orografia del territorio regionale. Per cui illustra al Comitato la proposta di Regolamento per il servizio di reperibilità presso i Porti di Arbatax, Oristano e Portovesme, discussa con le RSA.

Non essendovi interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sull'argomento all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

PUNTO NUMERO 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PORTO DI OLBIA - ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DEL VIGENTE PIANO REGOLATORE PORTUALE

Il Presidente, illustra l'argomento 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). Il vecchio Piano Regolatore Portuale verrà superato dal nuovo, per il quale si sta lavorando. E', infatti, in fase di redazione, il Documento di Programmazione Strategica di Sistema, che porterà all'attenzione dell'Organismo dopo l'estate, una volta terminate le interlocuzioni con tutte le Amministrazioni comunali coinvolte. Spiega che nella relazione sottoposta all'Organismo di partenariato viene esaminata la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale del PRP del porto commerciale di Olbia (Porto Interno e pontile Isola Bianca), relativo alla razionalizzazione, ai fini della sicurezza della configurazione delle banchine operative degli attracchi 8 e 9 del pontile Isola Bianca del porto di Olbia ed alla realizzazione di una vasca di colmata per il contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi collocata a nord del Pontile Isola Bianca nel tratto prospiciente lo stabilimento ex Palmera, confinato da due strutture dedicate alla cantieristica navale. L'attracco 9 è utilizzato prevalentemente per l'ormeggio delle navi da crociera mentre l'attracco 8, quando è ormeggiata la nave da crociera, non può essere utilizzato, in quanto le bitte di ormeggio della banchina laterale devono essere utilizzate per i cavi di ormeggio della nave da crociera, che sporge rispetto all'allineamento del dente di attracco, e tale configurazione determina delle conseguenze rispetto alla sicurezza della nave ormeggiata. Il programma dell'AdSP è quello di realizzare un intervento di manutenzione dei fondali del canale di accesso, delle aree di evoluzione e degli specchi acquei prospicienti le banchine operative del porto di Olbia, finalizzato al ripristino delle quote dei fondali previsti nel vigente Piano Regolatore Portuale per un volume complessivo di circa 750.000 metri cubi. Per il collocamento dei sedimenti di risulta dei suddetti dragaggi l'AdSP ha già avviato, con il supporto di ISPRA, uno studio per l'individuazione di un'area a mare al largo di Olbia in cui refluire il volume di sedimenti che a conclusione delle attività di caratterizzazione avrà caratteristiche conformi a tale destinazione. Una frazione del volume complessivo da dragare, stimabile in circa il 10÷15% del volume complessivo, non avrà però caratteristiche granulometriche e di contaminazione idonee per tale destinazione, pertanto, è stato necessario prevedere delle strutture per il suo conferimento, che sono state individuate in parte nella colmata necessaria per realizzare il nuovo allineamento degli attracchi 8 e 9 (capacità pari a circa 61.500 m³) ed in parte in una vasca di colmata da realizzare lungo la costa a nord del pontile di Isola Bianca prospiciente il comparto ex Palmera (capacità pari a circa 212.000 m³). L'ATF di cui trattasi si propone di risolvere entrambe le criticità evidenziate, introducendo la rettifica degli attracchi 8 e 9, in modo da ottenere un fronte di attracco di lunghezza pari a circa 316 m, con un dente di attracco alla radice dell'attracco 9, che consentirà l'ormeggio e lo stazionamento in condizioni di sicurezza alle navi da crociera di ultima generazione che frequentano lo scalo marittimo e prevedendo due nuove colmate in cui collocare i sedimenti di dragaggio (una corrispondente all'area da colmare per realizzare l'avanzamento della banchina 8 e il dente di attracco e l'altra lungo la costa a nord del pontile di Isola Bianca



prospiciente il comparto ex Palmera). La destinazione funzionale del nuovo attracco 8-9 coinciderà con l'attuale destinazione funzionale delle due banchine e dei piazzali operativi a tergo, mentre, per quanto riguarda le nuove vasche di colmata da realizzare nello specchio acqueo prospiciente il comparto ex Palmera e che ingloba l'omologo pontile, la destinazione sarà esclusivamente quella di accogliere i sedimenti di dragaggio da eseguire nei fondali del porto di Olbia. La futura trasformazione del piazzale risultante a conclusione del suo riempimento in una struttura dedicata alla cantieristica navale, già contenuta nei piani di sviluppo del comune di Olbia e condivisi dalla AdSP, sarà oggetto di una variante al PRP ai sensi della normativa vigente.

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

PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: MODIFICA DELL'ALLEGATO I DEL "REGOLAMENTO PER L'ORGANIZZAZIONE, IL FUNZIONAMENTO ED IL MONITORAGGIO DELLO SPORTELLO UNICO AMMINISTRATIVO DEL MARE DI SARDEGNA (SUAMS)" APPROVATO CON DELIBERA DEL COMITATO DI GESTIONE N. 12 DEL 30 SETTEMBRE 2021

Il **Presidente**, in merito all'argomento in discussione, informa che nel mese di maggio il Segretario Generale ha invitato tutte le Aree dirigenziali a voler riesaminare l'elenco dei procedimenti SUAMS e a fornire eventuali osservazioni, anche se di ordine negativo. Ciò al fine di poter procedere alla digitalizzazione richiesta dall'obiettivo ministeriale previsto dalla direttiva n. 28/2022 e recante "Istituzione dello sportello unico amministrativo per la semplificazione e l'accelerazione dei procedimenti di competenza", da perseguirsi tramite l'obiettivo operativo denominato "Completamento delle procedure di digitalizzazione". Il suddetto obiettivo strategico ministeriale, nell'attuazione del processo di *cascading*, ha formato specifico obiettivo di performance individuale, come previsto nel decreto di approvazione del Piano della performance dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna per l'anno 2022. A seguito di tale ricognizione è emerso che:

- la Direzione Occupazione ed Impresa e, in particolare, l'ufficio del Lavoro portuale, con email del 24.05.2022, ha ritenuto di dover revisionare in maniera significativa i procedimenti, specificando che:
 1. riga 34: Registro dei fornitori di combustibili per uso marittimo = il Registro fornitori combustibili a Cagliari è tenuto dall'ufficio Lavoro portuale, negli altri porti. Il procedimento dovrebbe essere reso uniforme per tutto il sistema (N.d.R.: l'acquisizione allo SUAMS di tale procedimento potrà avvenire solo a valle dell'esito positivo dell'approvazione finale del nuovo elenco);
 2. riga 38: Autorizzazione accosti unitamente a CC.PP. = il rilascio di autorizzazioni all'accosto è svolto a Cagliari. Il procedimento dovrebbe quindi essere reso uniforme a livello di sistema;
 3. riga 39 e 40: Rilascio accessi al porto = sovente vengono svolti controlli incrociati con l'ufficio Security;
 4. riga 41: Accesso agli atti = normalmente l'accesso agli atti viene curato direttamente da ciascun ufficio da cui gli atti stessi hanno origine.
- la Direzione Valorizzazione del Patrimonio con email del 24.05.2022, prima, e con email del 27.05.2022, poi, ha comunicato che: «*lo schema inviato coincide con quello già a suo tempo predisposto e concordato con questa DVP, lo si ritiene pertanto già esaustivo*»;
- la Direzione Security Portuale, con email del 25.05.2022, ha aggiunto un nuovo procedimento ("riprese video in porto") ed ha chiesto di correggere l'elenco delle aree di competenza interna.



- Infine, la Direzione Amministrazione e Bilancio e la Direzione Pianificazione e Sviluppo, che avevano già a suo tempo segnalato l'assenza di procedimenti ad istanza di parte nelle funzioni espletate, ai sensi di quanto previsto nelle schede obiettivo hanno confermato il contenuto dell'attuale Regolamento, rispettivamente con nota prot. 12975 in data 30.05.2022 e nota prot. 13033 in data 30.05.2022.

Non sono pervenute segnalazioni da parte delle Direzioni Tecniche. A valle di ciò, è stato dunque modificato l'elenco dei procedimenti oggetto di gestione mediante lo SUAMS, quale recato in Allegato I al "Regolamento per l'organizzazione, il funzionamento ed il monitoraggio dello Sportello Unico Amministrativo del Mare di Sardegna (SUAMS)", approvato con delibera del Comitato di gestione n. 12 del 30 settembre 2021. Rispetto all'elenco precedente, il numero dei procedimenti complessivi, compresi quelli afferenti alle ZES, risulta in aumento di un valore (da 33 a 34), in ragione della somma algebrica di n. 3 procedimenti eliminati e n. 4 aggiunti. L'operazione di rivisitazione ha riguardato una mera riscrittura della denominazione dei procedimenti o una ricollocazione degli stessi, ovvero un maggior dettaglio nell'individuazione delle competenze interne ed esterne. Le modifiche apportate sono segnalate in colore rosso ed evidenziate in celeste nell'elenco sottoposto all'attenzione dell'Organismo, che andrà a sostituire quello già recato dall'Allegato I in oggetto.

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

PUNTO NUMERO 6 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA - PORTO DI CAGLIARI - MITO SRL - RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE EX ART. 24 REG. COD. NAV., CON CONTESTUALE ANTICIPATA OCCUPAZIONE

Il Presidente illustra l'informativa di cui al punto n. 6 all'ordine del giorno. Informa l'Organismo di partenariato che sottoporrà al parere del Comitato di gestione il prosieguo dell'iter istruttorio concernente l'istanza pervenuta in data 02.05.2022 e successive integrazioni, con cui la Società MITO S.r.l. ha chiesto l'ampliamento della concessione demaniale marittima stipulata in data 9 novembre 2021, con scadenza il 6 luglio 2025, al fine di occupare ulteriori 270 metri di banchina e 61.000 metri quadri circa di piazzale retrostante pavimentato nel Porto Canale di Cagliari, per lo svolgimento di operazioni portuali per conto proprio e terzi ex art. 16 della Legge 84/94 e ss.mm.ii., a condizione che la concessione di cui trattasi abbia la medesima scadenza e sia sottoposta alle stesse prescrizioni del citato Atto concessorio, in ossequio alle disposizioni della Delibera del Comitato di Gestione n. 10 del 25.02.2021. Sottoporrà al parere del Comitato il rilascio della concessione demaniale marittima, alla stessa Società Mito S.r.l., di una superficie di 8.000 metri quadri circa ubicata nelle aree retrostanti la predetta banchina, su cui insistono alcune strutture destinate a magazzino ricambi, un'officina mezzi meccanici ed una struttura per lavaggio mezzi, da destinare ad assistenza tecnica per i propri mezzi e di altri operatori economici svolgenti la propria attività presso il Porto Canale, a condizione che venga raggiunto un accordo con il Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari – CACIP, di cui è in itinere la richiesta di consegna dei medesimi spazi ai sensi dell'art. 34 Cod. Nav., trattandosi degli spazi in cui sono depositati i materiali costituenti il magazzino ricambi delle gru di banchina e di piazzale di proprietà dello stesso Consorzio. Resta inteso che la Società Mito S.r.l. dovrà assumere preliminarmente, compatibilmente con la propria organizzazione tecnica ed aziendale, tutto il proprio personale tra i soggetti iscritti negli elenchi detenuti dalla Società KALPORT S.r.l. ai sensi dell'art. 1 comma 997 della L. 234/2021 e che dovrà avvalersi, in caso di necessità, dell'Impresa autorizzata dall'Autorità ex art. 17 della L. 84/94 per l'erogazione di lavoro temporaneo e di servizi riconducibili al ciclo delle operazioni portuali. Resta fermo,



altresì, il mandato conferito al Presidente con la citata Delibera del Comitato di Gestione n. 10/2021 di proseguire ed intensificare la ricerca di operatori terminalisti interessati al rilascio della concessione demaniale marittima, ex art. 18 L. 84/94, della intera banchina e del retrostante piazzale pavimentato nel Porto Canale di Cagliari per lo svolgimento di attività di transhipment.

Il rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Antonio Musso interviene per dare qualche informazione in più in merito. Ricorda che la richiesta di concessione presentata dalla Società Mito, è stata concepita per offrire un servizio per il traffico locale ad MSC o anche ad eventuali altri armatori che intendessero servire con un feeder il mercato locale, sia di import, che di export. Pertanto, la dimensione di 350 metri di banchina e gli 80.000 metri quadri di piazzale erano ipotizzati per quella tipologia di attività, con un po' di margine di crescita, che poi effettivamente vi è stato. Informa che il 2021 si è chiuso con circa 30.000 TEUs movimentati, per metà ancora sotto la regia Grendi Trasporti Marittimi, e poi con Mito. Nel 2022, a causa di emergenze e congestioni nei porti di Malta e Gioia Tauro, si è riusciti ad intercettare alcuni volumi di traffico, sia di MSC che di CMA. Quindi, i primi mesi dell'anno sono stati caratterizzati da volumi leggermente superiori. Recentemente è pervenuta una proposta per la realizzazione di una sorta di servizio di transhipment, ma dedicato ai contenitori vuoti, quindi non il classico hub di transhipment di un armatore, come con CICT, bensì un servizio dedicato ai vuoti, proprio per un problema di tale carenza in altri terminal. Pertanto, è stato siglato un accordo con MSC della durata di circa sei mesi, per la gestione di volumi abbastanza importanti di contenitori vuoti. Sottolinea che i contenitori vuoti rappresentano una tipologia di traffico meno pregiato e redditizio, con minori ricadute anche proprio sul terminal, però, sicuramente, sono una parte importante del traffico generale della logistica. I contenitori vuoti hanno la caratteristica di avere necessità di molto spazio, motivo per cui ci si è attivati con l'Autorità di Sistema Portuale, richiedendo un'estensione del terminal, soprattutto per l'area di stoccaggio. Poi sono stati richiesti 270 metri di banchina in più, perché, se si riuscisse a giocare sulla posizione della nave, il ciclo sarebbe ottimizzato. L'obiettivo è aumentare l'area di stoccaggio e, vista la dimensione della nave e i volumi che si avrebbero, ci si sta anche attivando con il Consorzio per poter ottenere altre due gru a noleggio, da rimettere in funzione, in quanto le prime due attualmente non sono operative, e poter, quindi, cercare di offrire un servizio aggiuntivo.

Nel primo semestre 2022, sono stati superati i volumi del 2021, perché erano stati superati i 30.000 TEUs e nel mese di luglio si arriverà a 37.000 TEUs, quindi il trend è sicuramente positivo.

L'intenzione è quella di farsi trovare pronti per proporre soluzioni diverse, capaci di sopperire ad eventuali problemi, nell'ottica di avere una struttura, che al momento non è competitiva rispetto ai grandi ambiti di transhipment, ma che, comunque, come già in passato, può sicuramente ancora movimentare e dare soddisfazioni. L'obiettivo è farsi trovare preparati durante il periodo di concessione rimanente per poter cogliere eventuali traffici aggiuntivi. Sino ad oggi il movimento totale è stato di 41 navi, con quella di venerdì 42, una media decisamente superiore rispetto alla nave settimanale dell'anno precedente, che aveva portato ad un movimento totale di 25 o 27 navi. Informa che nella richiesta di concessione vi è anche la possibilità di utilizzare l'officina dell'ex CICT, perché, appunto, aumentando il numero di mezzi e la necessità di un servizio tecnico, piacerebbe rimettere in funzione anche quella che era un'ottima facility. Per quella non è stata richiesta l'anticipata occupazione, essendo meno urgente, e perché vi è un discorso in sospenso con il CACIP, però fa parte della richiesta di estensione della concessione.

Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Vincenzo Brandi si complimenta con l'Ing. Antonio Musso per l'incremento di attività e chiede se vi sia la possibilità di avere nel porto di Cagliari tipologie di container che adesso è impossibile reperire, per cui si è costretti a dirigere i traffici sardi su Genova per le ulteriori containerizzazioni e rizzaggi e, nello specifico, chiede all'Ing. Musso se vi sia la



possibilità, intervenendo con MSC, di avere a Cagliari, ovviamente con richiesta presentata con largo anticipo, tipologie di container flat rack da 20 e da 40, e container open top, perché si hanno grosse difficoltà in merito.

Il rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Antonio Musso afferma che qualcosa in tal senso si sta già realizzando, anche perché da un punto di vista tecnico si opera con flat rack, avendo acquistato dall'ex CICT la struttura che si attacca allo spreader della gru per poterli movimentare. Pertanto, non si tratta di un problema tecnico del terminal, probabilmente è un problema relativo alla linea e bisogna cercare di intervenire su di essa per avere a disposizione un po' più di questi equipment soprattutto in export. Comunica che si impegnerà in tale direzione.

Uno dei tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto Corrado Pani domanda all'Ing. Musso quanto impattante sia tale nuova attività, seppure per breve termine, e se sia impattante in termini di risorse lavoro.

Il rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Antonio Musso spiega che sta portando avanti un programma di assunzioni non elevato, perché soprattutto il ciclo dei vuoti è limitato alle operazioni navi con nessun'altra attività intorno. Quindi, è stato portato avanti l'incremento dei gruisti di due unità e due unità in ufficio, una dedicata più alla parte, cosiddetta planner, e l'altra dedicata alla parte tecnica manutentiva. E' stata incrementata la collaborazione o l'utilizzo del personale Iterc, che, invece, seguendo un ciclo più legato alla singola movimentazione, ha incrementato la propria presenza. Informa che dall'inizio dell'anno sono stati fatti più o meno 800 turni di personale Iterc all'interno del terminal.

Uno dei tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto William Zonca dichiara di ritenere positivo l'incremento del traffico di transhipment, sia pure di contenitori vuoti, e in tal caso anche Mito con MSC si sta muovendo nella direzione giusta. Pertanto, ben venga l'utilizzo della banchina, anche se in termini per ora non ancora totalitari, ma almeno qualcosa si muove per quanto riguarda il terminal di Cagliari.

PUNTO NUMERO 7 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI

Il Presidente introduce le varie ed eventuali e chiede se vi siano interventi.

Uno dei tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto Marco Manca domanda all'Ing. Musso se le prospettive occupazionali rimarranno tali per l'accordo che ha stipulato per sei mesi, oppure se si libereranno altri slot e se vi sia intenzione di continuare con Iterc o con Kalport.

Il rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Antonio Musso spiega che il problema principale è che MSC non è proprio sempre così chiara nel tipo di accordo, nel tipo di volumi, quindi si lavora un po' alla giornata. Purtroppo, tali sono le condizioni ed è un po' difficile fare programmi. Il programma iniziale era giungere a quattro gruisti in più e altre due persone in ufficio. MSC era partita col botto nel mese di giugno, poi è un po' sparita, ovviamente vi è tutta una fase commerciale dietro gli aspetti economici, e quindi è difficile rispondere alla domanda in maniera precisa. Sicuramente, se i volumi rimarranno gli attuali, ci sarà un certo incremento. Sicuramente, come da interlocuzioni con il Presidente e con il gestore della nuova agenzia di transhipment Kalport, sarà intenzione, il giorno che dovesse essere funzionante, poterla utilizzare, all'interno di quelle che saranno le possibilità, attualmente esplorate solo in maniera un po' più superficiale, perché l'agenzia non è ancora del tutto operativa. Con Iterc va avanti il buon rapporto, e, al momento, in attesa anche della piena operatività dell'agenzia, si preferisce spingere un po' più sulla collaborazione con Iterc, che dà quel livello di flessibilità che un'assunzione non potrebbe dare.

Il Presidente desidera condividere una buona notizia con l'Organismo di partenariato. Ringrazia pubblicamente l'amministratore di Kalport, perché con il supporto delle organizzazioni sindacali e dell'Ufficio



Lavoro Portuale dell'AdSP, ha fatto un lavoro di profilazione ed iscrizione negli elenchi di circa 150 lavoratori. Informa che all'inizio della settimana successiva i lavoratori firmeranno il modello SR41, che certificherà che per tutto il mese di luglio non hanno lavorato, pur essendo iscritti nell'elenco dal 30 giugno del 2022, e poi tale modello sarà trasmesso al Ministero, che lo approverà e lo manderà all'INPS, con l'auspicio di avere entro il mese di agosto, al massimo i primi di settembre, la prima erogazione di IMA per i lavoratori.

Il rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto Michele Pons chiede se vi siano novità sull'ormeggio della C3 Rubicon, se sia previsto liberare l'ormeggio.

Il Presidente dichiara che la Rubicon è in sosta inoperosa da troppo tempo e vi sono problematiche difficili da risolvere. Per quanto riguarda l'AdSP, la Rubicon versa circa 300 euro al giorno sia per la tratta di sosta inoperosa, sia per il contributo per la security e l'armatore ne è informato. Non è abbandonata, si tratta di questione delicata dal punto di vista commerciale, deciderà l'armatore cosa fare.

Il rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi Vincenzo Brandi interviene per ritornare indietro al punto numero 3 all'ordine del giorno, ossia la reperibilità per i Porti di Arbatax, Oristano, Portovesme. Chiede se, per l'attivazione della reperibilità, gli agenti marittimi debbano fare qualche comunicazione particolare, oppure quest'attività di reperibilità venga messa in moto da Capitaneria e Autorità di Sistema Portuale.

Il Presidente specifica che si sta parlando della reperibilità dei lavoratori della security dell'AdSP, che, quando sono in corso attività, arrivi e partenze eccetera, di default sono già in turno e presenti sul posto. Si sta parlando di eventuali altre urgenze/emergenze, e allora, chiaramente, vengono contattati tramite centrale operativa o dalla Capitaneria.

Il Segretario generale sottolinea che per Arbatax il problema è superato, perché nel mese di settembre o nel mese di ottobre dovrebbe essere operativo l'Ufficio con le relative risorse umane.

Il Presidente, non essendovi ulteriori contributi, ringrazia i componenti l'Organismo di partenariato per la partecipazione e dichiara conclusa la seduta alle ore 11.00.

Il Segretario Generale
Avv. Natale Ditel

Il Presidente
Prof. Avv. Massimo Deiana