



VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2023**, il giorno **26** del mese di **luglio** in Cagliari alle ore 11:30, giusta convocazione del Presidente - nota n. 18443 del 18.07.2023 -, 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 dei Lavori 2023-2025, dell'Elenco Annuale 2023 e del Programma Triennale degli Acquisti di Forniture e Servizi 2023-2025;
2. Nota di assestamento e variazione al bilancio di previsione 2023;
3. Piano Attuativo per le zone G1E*, G2E, G2E* e G5A del PRP nel Porto Canale di Cagliari;
4. Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale di Porto Torres;
5. Informativa - Rilascio concessione demaniale marittima per Atto Formale trentennale alla Società Quay Royal Olbia S.r.l., allo scopo di attrezzare e gestire un approdo turistico. -01/OL – Olbia – Località Molo Brin.
6. Esame delle istanze di nuovo rilascio e di rinnovo di autorizzazioni (annuali o pluriennali, di durata comunque pari od inferiore ai 4 anni) allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici portuali nell'ambito dei porti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ai sensi dell'art. 16 L. 84/94 per l'anno 2023;
7. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

		Presente	Assente		Presente	Assente
Presidente AdSP	Massimo Deiana	X				
Direzione Marittima di Cagliari	C.F. (CP) Fernando Fanari	X				
Direzione Marittima di Olbia	C.F. (CP) Paolo Bianca	X				
CATEGORIA/OO. SS.	MEMBRO EFFETTIVO			MEMBRO SUPPLENTE		
a) un rappresentante degli armatori	Francesco Del Giudice	X		Luca Brandimarte		
	Edoardo Cossu Grondona	X		Francesco Beltrano		



b) un rappresentante degli industriali	Antonello Argiolas		X	Giuseppe Ruggiu		
c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18	Giancarlo Acciario	X		Antonio Di Monte		
d) un rappresentante degli spedizionieri	Salvatore Plaisant	X		Giovanni Fanciulli		
e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto	Antonio Musso			Stefano Fercia	X	
f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Pier Paolo Olla		X	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	Sandro Concas	X		Roberto Acciario		
i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto	- Marco Manca - Michele Palenzona - William Zonca	X X X		- Sergio Prontu - Gianluca Langiu - Valerio Mereu	X	
l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto	Francesco Galietti			Michele Pons	X	



I -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	Vincenzo Pani	X		Roberto Brugattu		
Totale presenti		12/14				
Totale assenti		2/14				

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 11:30 dichiara aperta la seduta. Partecipa, con un proprio rappresentante senza diritto di voto, il Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari con l'Ing. Vasco Ciuti, il Comune di Tortolì con la Dott.ssa Stefania Vargiu, il Comune di Porto Torres con il Sindaco Massimo Mulas, Confcommercio Sud Sardegna con il Dott. Lorenzo Fadda. Il verbale della seduta del 27 aprile 2023, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato.

PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: AGGIORNAMENTO DEL PROGRAMMA TRIENNALE DEI LAVORI 2023-2025, DELL'ELENCO ANNUALE 2023 E DEL PROGRAMMA TRIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2023-2025

Il Presidente introduce l'argomento di cui al punto numero uno all'ordine del giorno e, relativamente al Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2023-2025, elenca le variazioni rispetto al programma approvato nel mese di aprile 2023:

- Lavori di riqualificazione della zona IV Regia in loc Sa Scafa – Aggiornamento del QE totale;
- Lavori di infrastrutturazione aree retrostanti i nuovi banchinamenti del lato sud ovest del bacino di evoluzione del Porto Canale – zona G1W e G2W del PRP – Aggiornamento del QE totale;



- 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 – Aggiornamento delle previsioni di spesa per l'annualità 2023 e aggiornamento del QE totale;
- Intervento di realizzazione del Terminal Ro-Ro nel Porto Canale – Aggiornamento delle previsioni di spesa per l'annualità 2023 e aggiornamento del QE totale;
- Demolizione fabbricato sa Perdixedda e sistemazione della relativa area – Rimozione dal programma in attesa dell'autorizzazione dalla Soprintendenza;
- Impianto di alimentazione elettrica navi in sosta porto storico di Cagliari – Aggiornamento delle previsioni di spesa nelle annualità, inserimento nell'elenco annuale 2023, QE totale invariato;
- Impianto di alimentazione elettrica navi in sosta porto canale di Cagliari – Aggiornamento delle previsioni di spesa nelle annualità, inserimento nell'elenco annuale 2023, QE totale invariato;
- Manutenzione pavimentazione passeggiata Marina Militare (compreso sottopavimento) – Aggiornamento delle previsioni di spesa per l'annualità 2023 e aggiornamento del QE totale;
- Realizzazione di nuova rete fognaria in zona Sa Scafa – Aggiornamento delle previsioni di spesa per l'annualità 2023 e aggiornamento del QE totale;
- Lavori di realizzazione della viabilità, della rete di smaltimento delle acque meteoriche e di demolizione di due edifici in località Su Siccu – Aggiornamento delle previsioni di spesa per l'annualità 2023 e aggiornamento del QE totale;
- Gestione integrata del sistema ambientale costituito dalle aree umide metropolitane - Riqualficazione aree riva est Laguna Santa Gilla: Demolizione fabbricati abusivi Lotto 2 – Traslazione inizio lavori al 2024, aggiornamento delle previsioni di spesa per l'annualità 2023 e aggiornamento del QE totale;
- Lavori di realizzazione centrale operativa master per i porti dell'AdSP – Aggiornamento delle previsioni di spesa per l'annualità 2023 e aggiornamento del QE totale;
- Realizzazione parcheggio di pertinenza degli uffici di via Riva di Ponente, Cagliari – Nuovo inserimento, avvio previsto nell'annualità 2023;
- Impianto di alimentazione elettrica navi in sosta porto di Portovesme – Aggiornamento delle previsioni di spesa nelle annualità, inserimento nell'elenco annuale 2023, QE totale invariato;
- Intervento di manutenzione dell'impianto di illuminazione del Porto di Arbatax – Aggiornamento delle previsioni di spesa per l'annualità 2023 e aggiornamento del QE totale;
- Porto di Olbia Isola Bianca - Impianto alimentazione elettrica navi in sosta – Aggiornamento delle previsioni di spesa nelle annualità, inserimento nell'elenco annuale 2023, QE totale invariato;
- Porto di Golfo Aranci - Impianto di alimentazione elettrica navi in sosta – Aggiornamento delle previsioni di spesa nelle annualità, inserimento nell'elenco annuale 2023, QE totale invariato;
- Porto di Porto Torres - Impianto di alimentazione elettrica navi in sosta – Aggiornamento delle previsioni di spesa nelle annualità, inserimento nell'elenco annuale 2023, QE totale invariato;
- Porto di Porto Torres – riqualficazione, manutenzione e completamento aree archeologiche porto commerciale – Aggiornamento delle previsioni di spesa nelle annualità, QE totale invariato;



- Porto di Porto Torres – Lavori di Costruzione Darsena Servizi 2° Lotto – Aggiornamento delle previsioni di spesa nelle annualità, QE totale invariato;
- Impianto Idraulico per la cattura dell’energia dal mare (“Millepiedi”) – Nuovo inserimento, avvio previsto nell’annualità 2024;
- Accordo quadro manutenzione opere edili (OG1) e impianti tecnologici (OG11) Nord Sardegna – Aggiornamento delle previsioni di spesa nelle annualità, QE totale invariato;
- Accordo quadro opere marittime - categoria OG7 - Nord Sardegna – Aggiornamento delle previsioni di spesa nelle annualità, QE totale invariato;
- Accordo quadro opere stradali - categoria OG3 - Nord Sardegna – Aggiornamento delle previsioni di spesa nelle annualità, QE totale invariato;
- Accordo quadro per la manutenzione delle aree del Nord Sardegna rientrante nelle categorie - OG6 – OS24 e complementari OG3 – Aggiornamento delle previsioni di spesa nelle annualità, QE totale invariato;
- Lavori di realizzazione centrale operativa stella per i porti Olbia, Golfo Aranci e Cocciani – Aggiornamento delle previsioni di spesa nelle annualità, QE totale invariato;
- Porto di Santa Teresa Gallura - Impianto di alimentazione elettrica navi in sosta – Aggiornamento delle previsioni di spesa nelle annualità, inserimento nell’elenco annuale 2023, QE totale invariato.

Il Presidente, relativamente al Programma Triennale degli acquisti di forniture e servizi 2023-2025 (ex art. 37 comma 3 del nuovo Codice dei Contratti D. Lgs. 36/2023), elenca le variazioni rispetto al programma approvato nel mese di aprile 2023:

- Progettazione dei lavori di prosecuzione del banchinamento del terminal rinfuse del porto canale di Cagliari – Avvio traslato al 2025, aggiornamento delle previsioni di spesa;
- Fornitura mede e segnalamenti per manutenzione straordinaria mede porto canale di Cagliari – Avvio traslato al 2024;
- Controllo dell’area portuale di Oristano ai fini della sicurezza con ausilio di videosorveglianza – Aggiornamento delle previsioni di spesa e del QE totale;
- Fornitura e posa in opera nuovi parabordi nella banchina commerciale del porto di Portovesme – Nuovo inserimento, avvio previsto nell’annualità 2023;
- Fornitura di arredi interni Mercato Ittico – Avvio traslato al 2024;
- Porto Torres - Progettazione per finanziamento banchinamento lato esterno darsena servizi per navi da crociera CUP: B21J19000050005 – Reinserimento per avvio nel 2024;
- Servizio di trasporto con sistema di bus navetta per i passeggeri del porto di Porto Torres – Nuovo inserimento, avvio nel 2023;
- Campionamento e caratterizzazione dei fondali per la realizzazione di due vasche di colmata nella zona ex Palmera del Porto di Olbia – Intervento rimosso poiché già avviato ed in via di ultimazione;
- Servizio di bus navetta interno all’Area ad accesso ristretto del Pontile Isola Bianca di Olbia dedicato ai passeggeri in arrivo, in partenza, ed in transito – Aggiornamento delle previsioni di spesa e del QE totale;



- Servizio di informazioni, di deposito bagagli e di assistenza a favore dei passeggeri in arrivo, in partenza ed in transito nel Pontile Isola Bianca di Olbia – Aggiornamento delle previsioni di spesa e del QE totale;
- Servizio di accoglimento, ricezione, smistamento ed instradamento dei veicoli e dei passeggeri che transitano, sia in arrivo che in partenza dalle navi, dal Pontile Isola Bianca di Olbia e, limitatamente alla stagione estiva, dal Porto Commerciale di Golfo Aranci – Aggiornamento delle previsioni di spesa e del QE totale;
- Servizio di consulenza e brokeraggio assicurativo – Nuovo inserimento, avvio nel 2023;
- Green Mobility - Sostituzione parco auto dell'Ente – Nuovo inserimento, avvio nel 2024.

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: NOTA DI ASSESTAMENTO E VARIAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE 2023

Il Presidente illustra l'argomento di cui al punto numero 2 all'ordine del giorno e spiega che con la nota di assestamento e variazione al bilancio di previsione 2023, l'Ente procede a rideterminare gli stanziamenti di cassa, alla luce dei residui attivi e passivi registrati nel conto consuntivo 2022, 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. Il rendiconto generale 2022 è stato adottato con delibera del Comitato di Gestione n. 3 del 27.04.2023, approvata dal Ministero Vigilante in data 03.07.2023. Le variazioni di competenza, introdotte con la nota di assestamento e variazione al bilancio di previsione 2023, determinano maggiori entrate per complessivi € 22.334.285,53 e maggiori spese per € 13.358.151,09. 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 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PIANO ATTUATIVO PER LE ZONE G1E*, G2E, G2E* E G5A DEL PRP NEL PORTO CANALE DI CAGLIARI

Il Presidente, nell'introdurre l'argomento di cui al punto numero 3 all'ordine del giorno, ringrazia in particolar modo il Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari, rappresentato dall'Ingegnere Vasco Ciuti, con il quale è stato portato avanti in brevissimo tempo un lavoro di notevole importanza. Prosegue, illustrando il Piano Attuativo delle sottozone G1E*, G2E, G2E* e G5A della Zona del Porto Canale di Cagliari, così come individuate nel vigente Piano Regolatore Portuale di Cagliari. Spiega che il Piano attuativo è stato redatto in conformità ai parametri urbanistici del PRP di Cagliari e si estende su una superficie complessiva di circa 173 ettari, distribuita nelle quattro sottozone "G", e assume la finalità di definire e distribuire gli spazi pubblici o di uso pubblico, secondo la distinzione tra aree sistemate a verde e a parcheggio di uso pubblico prevista nelle Norme di Attuazione del PRP. La metodologia generale di riordino del Piano Attuativo segue il principio guida di consentire e facilitare la fruizione e l'accessibilità, pedonale e carrabile, dei diversi ambiti strettamente connessi alle attività industriali e portuali. Il progetto urbanistico e paesaggistico di riordino del Piano individua, pertanto, all'interno delle sottozone, distinti lotti, al di fuori dei quali definisce un sistema di spazi



da destinare a parcheggio pubblico e a verde, che verrà assentito in concessione. Il progetto configura una fascia verde di coronamento che costituisce elemento di connessione/separazione tra la parte operativa del porto e la città di Cagliari. Il progetto prevede:

- Nella sottozona G1E*, la connessione visuale tra le due sponde del Porto Canale separate dal Canale di accesso. Qui le aree a parcheggio e a verde vengono individuate nel limite prospiciente la viabilità secondo fasce longitudinali.
- Nella sottozona G2E, vengono individuati sette lotti da destinare alle attività industriali e del porto. Qui il sistema a verde e dei parcheggi viene individuato lungo la viabilità e nel limite nord e nord est.
- Nella sottozona G5A, le aree a verde e a parcheggio sono localizzate in prossimità del villaggio dei pescatori per mitigare ulteriormente l’impatto delle attività portuali nelle aree urbanizzate. Ne risulta, di fatto, un parco che separa l’ambiente portuale dal suddetto pregevole villaggio, nonché dalla parte restante della spiaggia di La Plaja e dalla frequentata laguna di S. Gilla.

L’Ing. Vasco Ciuti, in rappresentanza del CACIP, in qualità di invitato permanente senza diritto di voto, specifica che per il CACIP si tratta di un’area con un’estensione di circa 250 ettari per l’AdSp 150 ettari e su 400 ettari quasi il 20% è destinato alla realizzazione di parcheggi. Considerato la lesione che subisce il Consorzio dalla distribuzione ed individuazione delle aree destinate a verde e parcheggi (che, giova ricordarlo, interessano aree edificabili) sarà necessario cercare di coinvolgere la fascia verde molto estesa che circonda tutto il Porto Canale.

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 4 ALL’ORDINE DEL GIORNO: ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI PORTO TORRES

Il Presidente, prima di illustrare l’argomento di cui al punto numero 4 all’ordine del giorno, ringrazia la Direzione Tecnica Nord, per l’importante lavoro svolto con celerità encomiabile. Afferma trattarsi di un esempio di grande collaborazione e di sintonia tra il territorio, il Comune di Porto Torres e il Consorzio Industriale del Nord Sardegna. Nel sottolineare i ritardi dovuti ad una burocrazia illogica, spiega che il Porto di Porto Torres è normato dall’adeguamento Tecnico funzionale e dal Piano Regolatore Portuale vigente, redatto ai sensi dell’art. 5 della Legge 28.01.1994, n. 84 che ha ottenuto parere favorevole dal Consiglio Superiore dei LL.PP., dapprima nel 1996 e successivamente nel 2000, dal Ministero dell’Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni Culturali nel 2000 ed infine è stato approvato dalla competente Regione Autonoma della Sardegna nel 2001. I successivi adeguamenti tecnici funzionali, del 2003, del 2004 e del 2013, non hanno modificato le previsioni del PRP. Il Porto industriale di Porto Torres è normato da un Piano Regolatore Portuale industriale del 1986 approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP.. Nella relazione sottoposta al Comitato di gestione viene esaminata la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale del PRP del porto di Porto Torres avente ad oggetto la creazione, all’interno del bacino del Porto Industriale di Porto Torres, di una vasca di colmata a mare da adibire al contenimento dei materiali di risulta dei dragaggi dei fondali dei porti di competenza dell’AdSP del Mare di Sardegna. L’ ATF si propone di risolvere nell’immediato il problema della gestione dei sedimenti di risulta dei dragaggi programmati nel porto civico di Porto Torres e nel medio-



lungo termine l'annoso problema della destinazione dei sedimenti di risulta dei futuri dragaggi dei fondali dei porti del sistema portuale di Porto Torres ed in generale anche degli altri porti di competenza della AdSP del Mare di Sardegna, che nel caso in esame risulta ancor più complicata dal fatto che i bacini di alcuni dei porti di competenza, tra cui lo stesso Porto Industriale di Porto Torres, sono classificati come Siti di Interesse Nazionale. La soluzione proposta con l'ATF consiste nella realizzazione, all'interno del bacino del Porto Industriale, di una cassa di colmata di adeguata capacità che rappresenta l'ipotesi ambientalmente ed economicamente più vantaggiosa rispetto al conferimento in discarica degli stessi sedimenti. La destinazione della nuova vasca di colmata sarà esclusivamente quella di accogliere i sedimenti di dragaggio da eseguire nei fondali dei porti di Porto Torres ed in generale dei porti di competenza della AdSP del Mare di Sardegna. La futura trasformazione del piazzale risultante a conclusione del suo riempimento in una struttura dedicata ai traffici portuali sarà oggetto di una variante al PRP, ai sensi della normativa vigente. Ritiene possa essere applicata al caso in esame la procedura dell'Adeguamento tecnico funzionale, secondo quanto indicato nelle Linee Guida per la Redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel 2017. L'inserimento della cassa di colmata nell'area a mare compresa tra il tratto iniziale di radicamento a terra della diga di sopraflutto ed il pontile Prodotti Secchi, che rientra all'interno dello specchio acqueo del porto Industriale di Porto Torres e quindi di competenza della AdSP, non altera in modo sostanziale la struttura del PRP vigente e rientra tra i possibili "casi studio" di un ATF descritti nelle Linee Guida. La realizzazione della nuova vasca di colmata nella posizione proposta non produrrà alcun effetto sulla funzionalità delle infrastrutture portuali operative. Ricorda che la procedura di Adeguamento Tecnico Funzionale, disciplinata dall'art. 5, comma 5 della legge 84/94 e ss.mm.ii., è stata recentemente modificata dal D.L. 76/2020. Avere tale cassa di colmata sarà importantissimo per la portualità sarda. Nel frattempo sarà realizzata una grande banchina e sarà trasferito il traffico rinfuse e soprattutto ro-ro, e il traffico passeggeri e crociere sarà esclusivamente nel porto civico. Il traffico industriale e commerciale, invece, nel porto industriale. Sottolinea ancora la grande collaborazione con il Comune di Porto Torres e con il Consorzio Industriale, il quale, in accordo con il Comune, ha preso in carico un'area di circa 40 ettari retrostante all'area di competenza dell'AdSP, sta procedendo con l'infrastrutturazione, ha riacquisito aree in concessione ad altri operatori, soprattutto all'ENI, in modo tale da creare una piastra logistica molto importante immediatamente retrostante all'area il cui banchinamento verrà realizzato dall'AdSP. Si tratta di un'ottima sinergia tra l'attività programmatrice realizzativa dell'AdSP e quella del Consorzio Industriale.

Il Sindaco del Comune di Porto Torres, in qualità di invitato permanente senza diritto di voto condivide quanto affermato dal Presidente sui ritardi dovuti alla burocrazia ed esprime soddisfazione, perchè la cassa di colmata potrà essere utile anche agli altri porti del sistema. Ritiene sia il modus operandi corretto per riuscire ad essere appetibili e recuperare il tempo perduto a causa delle lungaggini burocratiche e della mancanza di volontà nel pianificare in maniera globale. Crede che il porto di Porto Torres, che ha caratteristiche importanti, abbia le opportunità per crescere, anche per le aree retrostanti: vi sono, infatti, 2.400 ettari di aree industriali potenzialmente appetibili. Purtroppo si è fermi da trent'anni al "potenzialmente", pertanto ben vengano tutte le azioni capaci di innescare meccanismi virtuosi per una ripartenza del nord ovest Sardegna. Ringrazia per le azioni messe in campo e le modalità di pianificazione e collaborazione che si stanno attuando.



Il Presidente informa dello stanziamento di oltre 3 milioni di euro per riqualificare un fabbricato per realizzare gli uffici dell'AdSP e per farne un'area di utilizzo pubblico del Comune, ossia l'ex mercato ittico di Porto Torres, di competenza dell'AdSP. Fa presente, che dopo una lunghissima procedura di gara, un adeguamento del progetto, finalmente sono stati affidati i lavori, ma a causa dell'insediamento, all'interno del mercato ittico, di una colonia felina, si è rimasti bloccati oltre 3 mesi.

Il Rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant chiede di sapere se il pennello industriale adiacente all'area di colmata di prossima realizzazione verrà eliminato.

Il Presidente comunica che verrà demolito ad opera dell'ENI, la cui concessione scadrà il 31.12.2023.

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: INFORMATIVA - RILASCIO CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA PER ATTO FORMALE TRENTENNALE ALLA SOCIETÀ QUAY ROYAL OLBIA S.R.L., ALLO SCOPO DI ATTREZZARE E GESTIRE UN APPRODO TURISTICO. -01/OL – OLBIA – LOCALITÀ MOLO BRIN

Il Presidente introduce l'informativa di cui al punto numero 5 all'ordine del giorno e fa presente che si è giunti all'atto finale di una concessione, per la quale è stata presentata istanza nel 2006-2007, per la realizzazione di un approdo turistico sul molo Brin del porto di Olbia. Dopo una lunghissima vertenza giudiziaria, i richiedenti la concessione hanno ottenuto il riconoscimento delle proprie ragioni. Si è resa necessaria una modifica degli strumenti pianificatori esistenti, un adeguamento tecnico-funzionale, poiché il Molo Brin risultava ancora destinato all'attracco di navi commerciali. Con Determina Dirigenziale del 05.06.2023 il Comune di Olbia ha approvato il progetto definitivo trasmesso dalla Società Quay Royal Olbia, finalizzato al rilascio della concessione demaniale. Nella medesima Determina si dà atto della conclusione del procedimento e della immediata efficacia della stessa. Il 13 luglio 2023 si è provveduto a richiedere al Segretariato Regionale del Ministero della Cultura per la Sardegna e alla Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le Province di Sassari e Nuoro l'autorizzazione prevista dall'articolo 57 bis del D. Lgs. 42/2004. Comunica che nella seduta che si terrà nel pomeriggio il Comitato di gestione sarà chiamato a deliberare il rilascio in concessione, alla società Quay Royal Olbia, per Atto Formale trentennale, delle aree demaniali marittime e del fabbricato denominato ex Magazzino portuale sul Molo Brin nel porto di Olbia, allo scopo di attrezzare e gestire un approdo per la nautica da diporto.

PUNTO NUMERO 6 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ESAME DELLE ISTANZE DI NUOVO RILASCIO E DI RINNOVO DI AUTORIZZAZIONI (ANNUALI O PLURIENNALI, DI DURATA COMUNQUE PARI OD INFERIORE AI 4 ANNI) ALLO SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI E SERVIZI SPECIALISTICI PORTUALI NELL'AMBITO DEI PORTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA AI SENSI DELL'ART. 16 L. 84/94 PER L'ANNO 2023

Il Presidente, in merito all'argomento di cui al punto numero 6 all'ordine del giorno, elenca le istanze pervenute all'Ente relative a:



- rinnovo della licenza intestata alla Unione Servizi Portuali s.r.l. di Olbia, finalizzata allo svolgimento di operazioni portuali in conto terzi nei porti di Olbia e di Golfo Aranci per la durata di 4 anni (2023-2026);
- rinnovo della licenza intestata alla Forship s.p.a. di Genova, finalizzata allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio, sottosegno di rizzaggio/derizzaggio, nel porto di Golfo Aranci per la durata di 1 anno (2023);
- rinnovo della licenza intestata alla Unione Servizi Portuali s.r.l. di Olbia, finalizzata allo svolgimento di servizi specialistici portuali in conto terzi nei porti di Olbia e di Golfo Aranci per la durata di 4 anni (2023-2026), e precisamente i servizi di Incolonnamento, Trasferimento auto in polizza, Pesatura e misurazione delle merci, Conteggio, marcatura e cernita delle merci, Noleggio a caldo di mezzi di sollevamento e traslazione);
- rinnovo della licenza intestata alla Forship s.p.a. di Genova, finalizzata allo svolgimento di un servizio specialistico portuale in conto proprio (Incolonnamento), nel porto di Golfo Aranci per la durata di 1 anno (2023);
- rilascio di una nuova autorizzazione allo svolgimento di un servizio specialistico portuale (Riempimento e svuotamento contenitori) a favore della G.T.M. s.p.a. Grendi Trasporti Marittimi di Cagliari, da espletarsi nel porto di Olbia per la durata di 1 anno (2023);
- rinnovo della licenza intestata alla SER.MAR. s.r.l. di Porto Torres, finalizzata allo svolgimento di un servizio specialistico portuale in conto terzi (Pulizia dell'ambito portuale – banchine e stive), nel porto di Porto Torres per la durata di 1 anno (2023);
- rilascio nuova Licenza intestata alla Società Interminal s.r.l., finalizzata allo svolgimento di operazioni portuali per conto terzi presso lo scalo di Oristano per la durata di 3 anni;
- rilascio nuova Licenza intestata alla Società Green Port Italy s.r.l., finalizzata allo svolgimento di operazioni portuali per conto terzi presso lo scalo di Arbatax per la durata di anni uno;
- rilascio nuova autorizzazione intestata alla Giu.Mar s.a.s. di Tonio Fenu, finalizzata allo svolgimento di un servizio specialistico portuale per conto terzi nel porto di Cagliari e precisamente il servizio di pesatura merci per la durata di quattro anni;
- rilascio nuova autorizzazione intestata alla Seagull s.r.l., finalizzata allo svolgimento di servizi specialistici portuali per conto terzi nel porto di Oristano e precisamente i servizi di pesatura merci e pulizia di stive e ambito portuale, per la durata di quattro anni;
- rilascio nuova autorizzazione intestata alla Tharros Marittima s.r.l., finalizzata allo svolgimento di un servizio specialistico portuale per conto terzi nel porto di Oristano e precisamente il servizio di pulizia di stive e ambito portuale, per la durata di quattro anni;
- rilascio nuova autorizzazione intestata alla Sir Spa, finalizzata allo svolgimento di servizi specialistici portuali per conto terzi nel porto di Oristano e precisamente i servizi di pulizia di stive e ambito portuale, noleggio a caldo di mezzi di sollevamento e traslazione, noleggio a freddo di mezzi di sollevamento e fardaggio, per la durata di quattro anni;
- rilascio nuova autorizzazione intestata alla Air Ocean Cargo s.p.a., finalizzata allo svolgimento di servizi specialistici portuali per conto terzi presso il porto di Arbatax e precisamente i servizi di



- incolonnamento, pulizia di stive e ambito portuale, trasferimento auto in polizza, noleggio a caldo di mezzi di sollevamento e traslazione, noleggio a freddo di mezzi di sollevamento, riempimento e svuotamento contenitori e fardaggio, per la durata di quattro anni;
- rilascio nuova autorizzazione intestata alla Sir s.p.a., finalizzata allo svolgimento di servizi specialistici portuali per conto terzi presso il porto di Portovesme e precisamente i servizi di pulizia di stive e ambito portuale, noleggio a caldo di mezzi di sollevamento e traslazione, noleggio a freddo di mezzi di sollevamento e fardaggio, per la durata di quattro anni.

Informa di avere sentito, per quanto di competenza, le Commissioni consultive locali dei porti di Arbatax (convocata in seduta ordinaria in data 28.06.2023), di Cagliari, Oristano e Portovesme (convocate in seduta ordinaria il giorno 29.06.2023), di Olbia-Golfo Aranci e di Porto Torres (convocate in seduta ordinaria il giorno 19.07.2023), le quali hanno fornito il proprio parere favorevole non vincolante.

Fa presente di avere ricevuto, nei giorni precedenti, alcune precisazioni in merito a quanto scritto nella relazione sull'esame delle istanze di nuovo rilascio e di rinnovo di autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici portuali trasmessa all'Organismo di partenariato, relativamente allo scalo di Arbatax.

Premette che il rilascio di autorizzazioni, a seguito di un'accurata istruttoria e a fronte di slot lasciati liberi per garantire l'ingresso di eventuali nuovi player, per servizi ed operazioni portuali, nel rispetto di quanto previsto dai Regolamenti sulle nuove autorizzazioni ex articolo 16, rappresenta stringente obbligo di legge.

Fa presente che per il rilascio ex art. 16 della nuova licenza finalizzata allo svolgimento di operazioni portuali per conto terzi presso lo scalo di Arbatax è stata fatta un'istruttoria meticolosa e sono state richieste e fornite le dovute integrazioni.

Rappresenta che si tratta di rilascio di una nuova autorizzazione per un solo anno, e che sull'attività del neo autorizzato l'AdSP eserciterà come di consueto il proprio potere/dovere di controllo; pertanto, se non dovessero permanere i requisiti che hanno consentito l'autorizzazione, l'anno successivo l'autorizzazione stessa non verrebbe rinnovata per il secondo anno.

Ricorda di avere sottoposto all'attenzione della Commissione consultiva locale di Arbatax il rilascio della nuova licenza per lo svolgimento di operazioni portuali alla Società Green Port Italy s.r.l. di Manfredonia, ai fini dell'espressione del parere.

Ricorda altresì che alcuni componenti della Commissione consultiva locale di Arbatax avevano espresso in sede di riunione alcune preoccupazioni e perplessità sulla capacità tecnica e sulla forza lavoro dell'impresa autorizzanda e sottolinea di aver risposto con chiarezza per fugare qualsiasi dubbio, che se tali preoccupazioni e perplessità fossero state riferite all'istruttoria, non avrebbe potuto ritenerle accettabili, in quanto il procedimento tecnico-amministrativo era stato condotto, come consuetudine, con estrema accuratezza.

Aveva anche ribadito con decisione che qualora le preoccupazioni e/o osservazioni degli intervenuti fossero state relative allo scarso gradimento della presenza di un soggetto concorrente all'interno dello scalo di Arbatax, avrebbe ritenuto ugualmente tale argomentazione non accettabile, in quanto contraria allo spirito dell'apparato normativo vigente in materia di licenze d'impresa portuale.



Chiarito quanto sopra e preso atto del comune assegnamento e della fiducia nel potere di controllo dell'Ente, aveva ritenuto acquisito il *consensus* unanime dei componenti presenti alla seduta.

Informa che nei giorni precedenti alla presente riunione sono pervenute le note di alcuni componenti la Commissione consultiva di Arbatax, i quali hanno ribadito le già espresse perplessità e alcuni financo di non considerare favorevole (*ex post*) il parere espresso al rilascio dell'autorizzazione, contrariamente a quanto indicato nella relazione trasmessa all'Organismo di partenariato.

Pur considerando l'irritualità di una mutazione del parere reso, mediante una nota postuma a correzione/modifica di una votazione avvenuta nel corso di una seduta formale, il Presidente prende atto di tali chiarimenti da parte di alcuni dei partecipanti alla commissione consultiva di Arbatax, e corregge come richiesto la relazione trasmessa all'Organismo eliminando a pag. 6 la locuzione "all'unanimità dei presenti". Chiede se vi siano interventi.

Il Rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario ritiene condivisibili le motivazioni del Presidente e non ha dubbi che gli Uffici dell'AdSP abbiano operato facendo le giuste verifiche. Relativamente alle istruttorie, giustamente l'AdSP rilascia l'autorizzazione solo per un anno, ed è già un'assunzione di garanzia da parte dell'Ente, però sarebbe opportuno, come già discusso in passato, sia con le Capitanerie prima, sia con l'AdSP, che chi formula la domanda debba essere già in possesso di lavoro. Sarebbe troppo semplice presentare un'istanza e poi cercare dei mezzi a noleggio, quali gru o pale, per lo svolgimento della propria attività. E' necessario insistere sul contratto, che a suo parere diventa formale ed effettivo. Chi ha il contratto, giustamente, può utilizzare lo slot stabilito su base annuale, proprio in base agli andamenti. Ritiene che la concorrenza contribuisca alla crescita, in presenza di spazi. Ma se in un porto si movimentano 100 tonnellate, alimentando la concorrenza - che lavora sempre sulla base di quelle 100 tonnellate -, non si sta favorendo il sistema portuale. Ricorda l'importanza della formazione continua degli operatori con corsi sulla sicurezza, che rappresentano un impegno per l'impresa. Afferma che negli ultimi anni sono stati fatti enormi progressi, con un personale sempre più motivato e sempre più completo nella propria preparazione. Le imprese sostengono dei costi che, oltre agli investimenti, chiaramente, devono essere anche garantiti per il futuro. Ben venga la concorrenza costruttiva, quando favorisce crescita e nuovo lavoro, sia nel porto in cui opera, il porto di Porto Torres, che negli altri porti. Ma se dovesse sottrarre una fetta di lavoro che è già presente, metterebbe in crisi un sistema che piano piano si è risvegliato dopo anni di completa assenza di controlli. In merito a ciò si complimenta con l'Autorità di Sistema Portuale, poiché il contatto quasi quotidiano va nella direzione della crescita aziendale e dei lavoratori. Prosegue sostenendo la necessità di un dialogo continuo tra le Autorità di Sistema Portuale e le Capitanerie di Porto. Bisogna fare in modo che il porto vada nella direzione dello sviluppo. Il porto appartiene a tutti: alle imprese, ai lavoratori, a tutti coloro che devono fare i controlli della sicurezza, etc.. Segnala che grazie alla disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale e del Comandante del Porto di Porto Torres, è stato risolto un problema di limitazioni relative all'ormeggio, per due approdi di una nave, che ha creato problemi sulle altre banchine, con movimentazione delle navi e con lavori di imbarco di merci alla rinfusa in mezzo ai passeggeri dei traghetti, quando c'è una banchina, quella di riva, che adesso è stata ripristinata. Ritiene che su tali questioni vi debba



essere una responsabilità che riguarda i Comandi, le Capitanerie e la Presidenza dell’Autorità Portuale, per trovare la soluzione.

Il Presidente osserva che l’impresa richiedente autorizzazione deve sempre dichiarare in un piano operativo una stima di volumi di traffico, di cui l’anno successivo, l’AdSP verificherà il raggiungimento, ma non può essere tenuta a presentare preventivamente i contratti commerciali.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Valerio Mereu - Uil Trasporti afferma che tutti avrebbero interesse a lavorare nel Porto di Arbatax, il quale però - è del tutto evidente - non è il porto di Amburgo, bensì un porto con tutti i suoi limiti. Vi operano già due imprese autorizzate ex art. 16, delle quali una richiede i servizi all’altra impresa autorizzata ex art. 16, che a sua volta, quando ha necessità, richiede il servizio all’articolo 17, che opera a Cagliari. In termini di forza lavoro, i dipendenti sono circa 5. Afferma che la concorrenza è sempre gradita e nessuno contesta ciò. Sottolinea, inoltre, che i membri della Commissione consultiva del porto di Arbatax riunitasi il 28 giugno 2023 fanno parte di diritto della stessa, nessuno di loro partecipa con un conflitto di interessi, così come nessuno dei componenti l’Organismo di partenariato si trova in una situazione di conflitto di interessi. Si è portatori di interessi, ciascuno rappresenta una categoria, come prevede la legge, e di questo si deve tenere conto, perché altrimenti verrebbe sminuito il ruolo di ciascun rappresentante all’interno delle Commissioni e, data la rilevanza delle Commissioni Consultive, ciò sarebbe motivo di rammarico. È importante anche un parere negativo - forse non si è più abituati - ma se ogni tanto viene manifestata contrarietà, è giusto che chi la manifesta venga ascoltato con la dovuta attenzione, per comprenderne le motivazioni che stanno alla base. Coloro i quali hanno scritto all’AdSP per esprimere la propria contrarietà al rilascio di una nuova licenza finalizzata allo svolgimento di operazioni portuali per conto terzi presso lo scalo di Arbatax (istanza 06.04.2023 – prot. n. 8367 – Prat. SUAMS n. 158/2023), portata all’attenzione della Commissione Consultiva di Arbatax del 28 giugno 2023, hanno una motivazione di fatto anche sociale, perché già provengono o rappresentano i lavoratori che provengono da un’impresa che non ha corrisposto loro lo stipendio per mesi. La paura di un nuovo ingresso, di un altro articolo 16, è legata a tale aspetto sociale. Tiene a precisare che ritiene che da parte dell’AdSP sia stato fatto tutto in regola, anche perché, in caso contrario, i sindacati sarebbero stati i primi a denunciarne l’illegittimità. Attualmente nel porto di Arbatax opera un’impresa ex art. 16 che sta riuscendo ad avere equilibrio, con le commesse, con i nuovi ordini, con le maestranze. I lavoratori hanno visto i propri contratti trasformarsi in contratti a tempo indeterminato, sono assicurati, sono in regola con il DURC e con tutto ciò che è necessario per poter operare all’interno del porto. Ecco perché - atteso che non si tratta del porto di Amburgo - preoccupa l’arrivo di un’altra impresa autorizzata ex art. 16, che ha dichiarato di occuparsi del settore energia, parco offshore, Golfo di Arbatax - anche se dalle verifiche effettuate dai sindacati non risulta - e rappresenta i propri dubbi al riguardo.

Per tali ragioni, alcuni dei membri della Commissione consultiva, compreso chi rappresentava la UILTRASPORTI il giorno della seduta del 28 giugno scorso, ha espresso parere contrario. Sia per tali timori, sia, soprattutto, per una questione di pace sociale nel territorio, un territorio già di per sé molto difficile, in cui il tasso di disoccupazione è doppio rispetto a quello del porto di Cagliari e, dunque, si è fortemente preoccupati. Tale è la motivazione, spiega, per cui è stata inviata una nota all’AdSP e per la quale oggi esprime contrarietà, relativamente al rilascio di un’ulteriore autorizzazione ex art. 16.



Il Presidente chiarisce - seppur nel rispetto delle opinioni di tutti, anche quelle contrarie - che il “timore” non è una categoria rilevante in un procedimento amministrativo regolato. Esemplificando, sottolinea che anche l’impresa che oggi opera nel porto di Arbatax e che viene giustamente valutata come operatore molto valido, quando è arrivata era un’impresa sconosciuta ed è entrata in potenziale concorrenza con chi già operava nello scalo. Quindi, se si fosse utilizzata la categoria del “timore”, l’AdSP non avrebbe dovuto rilasciare l’autorizzazione ad Air Ocean Cargo, che, invece, ha presentato un piano operativo e ha rispettato le condizioni ivi previste. Gli dispiace se i sindacati esprimono un parere negativo su questi temi, perché non lo ritiene correttamente motivato.

Il C.F. CP Paolo Bianca - Direzione Marittima di Olbia ringrazia il Presidente per l’intervento in difesa del lavoro della Capitaneria di Porto e, ricollegandosi a quanto affermato dal Dottor Giancarlo Acciario, precisa che è compito della Direzione marittima coordinare le attività degli Uffici dipendenti, oltre quelle ascrivibili al proprio porto. Pertanto, invita tutti, qualora dovessero esserci pratiche trattate diversamente da un Ufficio rispetto ad un altro, a rappresentarlo, in modo da poter intervenire ed uniformare il modus operandi di tutti.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Michele Palenzona – Fit CISL, dato per assodato che l’autorizzazione, per legge, viene rilasciata in base alla documentazione presentata, dichiara che alcune perplessità - nonostante siano state date rassicurazioni che verrà prestata la massima attenzione sul rispetto delle condizioni previste nel piano operativo -, permangono. Esemplifica e spiega che destano dubbi il carrello elevatore di 3 tonnellate che è stato inserito, la gru telescopica, la possibilità di recedere dal contratto dopo 3 mesi, la questione della gara sul parco eolico offshore. Ben venga l’investimento, ben vengano nuovi posti di lavoro, sperando non vi sia scambio di manodopera tra un’azienda e l’altra, perché quello creerebbe ulteriori problemi. Però auspica che si abbia, atteso che sarà rilasciata l’autorizzazione ad una nuova società, massima attenzione nell’effettuazione dei controlli, perché qualche perplessità rimane.

Il Presidente rassicura i rappresentanti sindacali e spiega che la società che ha presentato l’istanza è consapevole del fatto che l’AdSP vigilerà sul rispetto di quanto dichiarato nel piano operativo.

Il Rappresentante degli Armatori Edoardo Cossu Grondona chiede di sapere se la società di cui si dibatte, che spaventa un po’ tutti, oltre ai carrelloni e alle gru abbia dichiarato anche la fornitura di ralle, ovvero movimentazione ro-pax e ro-ro.

Il Presidente risponde che quell’attività non è stata dichiarata, esclusivamente movimentazione impianti e, forse, rinfuse, ma non il ro-pax.

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant riconosce che con l’inserimento del Porto di Arbatax nell’ambito della circoscrizione dell’AdSP sono stati dati obiettivi decisamente positivi per lo scalo, che precedentemente lavorava in una situazione difficoltosa. La scelta di autorizzare una prima impresa che si è strutturata in maniera adeguata, con gru portuale e una Fantuzzi, è stata positiva per il porto. L’unica perplessità, atteso che la concorrenza è sempre ben accolta, riguarda la dichiarazione circa l’utilizzo di una gru telescopica da parte della nuova seconda impresa che ha presentato istanza. Non è una cosiddetta gru portuale ed è poco utile agli spedizionieri, perché non adatta ad ampliare la possibilità di movimentazione di più merci. Il desiderio di avere concorrenza potrebbe in tal caso non essere soddisfatto, perché gli strumenti tra le due imprese autorizzate non sono paritetici.



Il Presidente risponde che non ha il potere di porre veti sulla tipologia di gru da utilizzare, perché un'impresa potrebbe ritenere che per la propria attività rappresenti la tipologia di mezzo più performante. Relativamente al fatto che gli strumenti tra le due imprese autorizzate non sono paritetici, potrebbe significare o che intendono servire tipologie di traffico differenti, ovvero che ritengono di poter servire il medesimo traffico in maniera tecnicamente differente.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Valerio Mereu - Uil Trasporti spiega di non essere entrato volutamente nel merito delle questioni tecniche, però il fatto che un'impresa intenda operare in un porto con una gru telescopica genera perplessità. E questa è una delle ragioni per cui sono state scritte le note, forse non vi è reale capacità tecnica. La valutazione certamente non si fa *ex ante*, però precisa che la discussione è nata esattamente per tali ragioni, non per un capriccio. Ben venga la concorrenza, come affermava anche il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant, però ben venga quando è concorrenza reale, perché altrimenti i dubbi sorgono inevitabilmente.

Il Presidente chiede all'Organismo di partenariato di esprimere o meno il consensus relativamente all'argomento in discussione, ossia l'esame delle istanze di nuovo rilascio e di rinnovo di autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici portuali nell'ambito dei porti di competenza dell'ADSP per l'anno 2023.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Valerio Mereu - Uil Trasporti comunica che la Uil Trasporti non è favorevole al rilascio della nuova licenza finalizzata allo svolgimento di operazioni portuali per conto terzi presso lo scalo di Arbatax per la durata di un anno.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Michele Palenzona – Fit CISL comunica che la Fit CISL non è favorevole al rilascio della nuova licenza finalizzata allo svolgimento di operazioni portuali per conto terzi presso lo scalo di Arbatax per la durata di un anno.

Il Presidente prende atto che i soli rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto Valerio Mereu per la Uil Trasporti e Michele Palenzona per la Fit CISL esprimono parere negativo al rilascio della nuova licenza finalizzata allo svolgimento di operazioni portuali per conto terzi presso lo scalo di Arbatax per la durata di un anno e prende contestualmente atto che pertanto l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto numero 6 all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

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

Il Presidente ricorda che il 19 giugno 2023 scadeva il bando per il terminal ro-ro, la più grande opera realizzata dall'Autorità di Sistema Portuale, con un quadro economico di oltre 340 milioni di euro, che ha visto grande interesse iniziale, ma la partecipazione di un solo raggruppamento di imprese, che si è aggiudicato l'appalto il 4 luglio scorso. In questi giorni si sta concludendo la gara d'appalto per l'infrastrutturazione delle aree retroportuali della banchina rinfuse, G1W, G2W, 20 milioni di quadro economico, lavori che dovrebbero durare 350 giorni, ma probabilmente, si riuscirà in tempi più rapidi, e poi si sta appaltando anche la strada di collegamento del terminal ro-ro e la viabilità retrostante quella grande area, che è una strada finanziata con PNRR-ZES per 10 milioni. Il 17 luglio è stato inaugurato il Distretto della cantieristica nell'avamposto Est del Porto Canale, il più grande centro della cantieristica per la nautica da diporto nel sud della Sardegna. L'opera



è la prima tessera del complesso mosaico che proseguirà con la realizzazione del nuovo terminal rinfuse - opera da circa 20 milioni di euro -, la cui consegna è prevista nel 2024 e si concluderà, nel 2029, con la realizzazione del nuovo porto commerciale, i cui lavori, per un importo di circa 338 milioni di euro (99 dei quali finanziati con fondi complementari al PNRR), sono stati aggiudicati ad inizio mese. Coglie l'occasione per scusarsi, perché alcuni componenti del cluster marittimo cagliaritano, e non solo, hanno rappresentato il proprio dispiacere, per non essere stati coinvolti o invitati all'inaugurazione. Specifica che l'AdSP è stata completamente sommersa da esigenze non governabili, perché la gestione delle partecipazioni del Ministro dei Trasporti, nonché Vicepresidente del Consiglio, ad eventi di tale genere è in mano al suo entourage, che ne stabilisce anche le modalità.

Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Vincenzo Brandi interviene per rendere noto di avere manifestato, come Presidente degli agenti e raccomandatori marittimi, la propria delusione al riguardo, poiché ritiene che la categoria degli agenti marittimi svolga una fra le più importanti attività professionali del porto. Nonostante la delusione della categoria che rappresenta, accetta la spiegazione e le scuse del Presidente.

Il rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto Michele Pons chiede di ricevere un aggiornamento sui pescaggi, sa che sono stati fatti i nuovi dragaggi per i fondali del porto di Cagliari.

Il Presidente risponde che l'Istituto Idrografico della Marina impiega tempistiche rilevanti. L'AdSP ha deciso di renderli disponibili, sono certificati da un tecnico, sono stati dati alla Capitaneria, li hanno i piloti, però nella carta manca il timbro dell'Istituto Idrografico.

Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Vincenzo Brandi conferma che l'associazione ha fatto richiesta dei pescaggi, l'Autorità li ha resi disponibili e lui li ha diramati a tutti gli associati. Chiede se il "panellone" che stava lì esista ancora, poiché dai documenti risultano ancora 7 mezzi.

Il Presidente conferma essere stato eliminato.

Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Valerio Mereu - Uil Trasporti chiede se vi siano novità in merito alla nave Rubicon: se rimarrà ancora o se quella porzione di banchina potrà essere utilizzata.

Il Presidente informa che pareva vi fossero elementi risolutivi, che in qualche misura consentissero alla nave di andare via. In ogni caso l'AdSP dovrà mettere il pontone a metà del Molo Sabaudò, e quindi tutto il Sabaudò verrà occupato dalla nave ro-ro, perché la radice del Sabaudò sarà impegnata dall'operazione di Portus Karalis. Ringrazia i componenti l'Organismo di partenariato per la partecipazione e dichiara conclusa la seduta alle ore 13:20.

Il Segretario Generale
Avv. Natale Ditel

Il Presidente
Prof. Avv. Massimo Deiana