



## VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2023**, il giorno **30** del mese di **novembre** in Cagliari alle ore 11:00, giusta convocazione del Presidente - nota n. 30479 del 23.11.2023 -, 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. 3<sup>a</sup> Variazione al bilancio di previsione 2023;
2. Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale del porto di Olbia;
3. Piano Attuativo Piano Regolatore Portuale del porto di Cagliari;
4. Ratifica Accordo CACIP;
5. Aggiornamento 2023 Sistema di Programmazione, Misurazione e Valutazione delle performance;
6. POPS 2022 – 2024 Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle Imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18 della Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii. - Revisione annuale ai sensi dell'art. 8, comma 3 bis, della L. 84/94 e ss.mm.ii.;
7. Cooperativa Produttori Arborea - Adeguamento attuale scadenza autorizzazione ex art. 16 Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii. alla scadenza della concessione demaniale marittima venticinquennale rilasciata ai sensi dell'art. 18 della predetta Legge, al fine di svolgere operazioni portuali per conto proprio presso il porto di Oristano;
8. Informativa Fissazione del numero massimo delle imprese autorizzabili allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici portuali (art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84) per l'anno 2024 per i porti del sistema;
9. Informativa Regolamento per l'istituzione ed il funzionamento dei Comitati di igiene e sicurezza del lavoro ex art. 7 d.lgs. 272/99 nei porti della Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna;
10. Informativa Regolamento per il deposito temporaneo e la movimentazione di merci alla rinfusa ed unitizzate/in colli in banchina e nei piazzali dei porti compresi nella circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna;
11. Informativa Rilascio concessione demaniale marittima, ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione, per la durata di anni 20, alla Società Nuova Impresa Costruzioni Manutenzioni Industriali S.r.l.;
12. 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				
<b>CATEGORIA/OO. SS.</b>	<b>MEMBRO EFFETTIVO</b>			<b>MEMBRO SUPPLENTE</b>		
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		- Sergio Prontu - Gianluca Langiu - Valerio Mereu	X	
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 di categoria	Vincenzo Pani	X		Roberto Brugattu		



comparativamente più rappresentative sul piano nazionale						
<b>Totale presenti</b>		11/14				
<b>Totale assenti</b>		3/14				

Presiede la riunione il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Prof. Avv. Massimo Deiana, con l'assistenza 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 11:00 dichiara aperta la seduta. Partecipa, in qualità di invitato permanente senza diritto di voto, il CACIP con Vasco Ciuti, il Comune di Porto Torres con il Sindaco Massimo Mulas. Il verbale della seduta del 27 ottobre 2023, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato.

#### **PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: 3^ VARIAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE 2023**

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

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

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

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

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: ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI OLBIA**

**Il Presidente** illustra l'argomento di cui al punto numero due all'ordine del giorno, spiegando che il Porto di Olbia è normato da due piani regolatori, uno approvato nel 1981, relativo al cosiddetto "Porto Interno" ed al pontile "Isola Bianca" (costituenti il porto commerciale), e l'altro del 1998, riferito al "Porto Industriale", denominato ormai Porto Cocciani.

Prosegue, spiegando che nella relazione sottoposta al Comitato di gestione, viene esaminata la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale – ATF del PRP del porto di Olbia relativa alla banchina di riva che collega il molo Vecchio con il molo Bosazza ed alla banchina prospiciente Via Poltu Ezzu fino all'intersezione con il viadotto della E840 -Strada Maggiore Pietro Bonacossa.

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

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

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

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

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

Ringrazia l'Ingegnere Alessandro Meloni, Direttore Tecnico del Nord Sardegna, e l'Ingegnere Alessandro Cassita, perché hanno lavorato in maniera proattiva e molto rapida, per la predisposizione dell'ATF.

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 PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI CAGLIARI**

**Il Presidente** introduce l'argomento di cui al punto numero 3 all'ordine del giorno e ricorda che le norme di attuazione del Piano Regolatore Portuale vigente del Porto di Cagliari, prevedono per la zona A la redazione di Piani Attuativi, ai fini delle nuove edificazioni nel rispetto delle destinazioni e delle volumetrie previste dal Piano.

Spiega, servendosi dell'ausilio di una planimetria sottoposta anche all'attenzione dell'Organismo di partenariato, che il Piano Attuativo definisce la pianificazione di dettaglio della zona B del PRP e delle aree circostanti la Calata dei Trinitari della Zona A del PRP.

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

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

Di conseguenza, spiega che per gran parte della zona A non è possibile predisporre la pianificazione attuativa, in attesa che vengano definite le suddette opere viarie e approvato l'ATF. Al contrario, il tratto della zona A della Calata dei Trinitari, comprendente il Pennello di Bonaria, presenta un tessuto urbano ormai cristallizzato che non consente quindi modifiche all'attuale assetto e che, peraltro, è in linea con le previsioni del PRP. La



zona è caratterizzata dalla presenza delle sedi delle Società Sportive (Lega Navale, Rari Nantes, Gruppo Sportivo Aquila, Società Sportiva Canottieri) e dalla Calata dei Trinitari, le cui aree sono strettamente necessarie ad assicurare la viabilità carrabile, pedonale e ciclabile nonché i parcheggi per i fruitori della zona. Chiarisce che la conformazione dell'area e la necessità del mantenimento delle sedi delle società sportive non consentono, pertanto, di prevedere nulla di differente dallo stato attuale.

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

**Il rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto Michele Pons** chiede delucidazioni sul primo pennello rosso individuato nella planimetria.

**Il Presidente** spiega che nel Piano Regolatore Portuale era previsto un prolungamento del Pennello Bonaria, che è stato conservato. Per il pennello individuato in giallo nella planimetria è previsto un prolungamento di altri 80 metri, tenuto conto che si sta bandendo la gara per l'affidamento in concessione. Chiede se vi siano interventi.

**Il Rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto William Zonca Uiltrasporti**, in collegamento da remoto, fa presente di non avere la planimetria che si sta analizzando, né di avere ricevuto documentazione in merito all'argomento in discussione.

**Il Presidente** chiede supporto tecnico affinché sia condivisa online la planimetria. Spiega che non è presente nessun elemento nuovo: si tratta di un'area turistico-ricreativa sportiva che è rimasta tale, è però necessario avere il Piano Attuativo dedicato, allo scopo di consentire la finalizzazione delle pratiche amministrative e urbanistiche dei soggetti che si stanno insediando.

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 4 ALL'ORDINE DEL GIORNO: RATIFICA ACCORDO CACIP**

**Il Presidente**, in merito all'argomento di cui al punto numero 4 all'ordine del giorno, spiega che impropriamente all'ordine del giorno è stata inserita la dicitura "ratifica". Chiede di non considerare il termine "ratifica", ma solamente "accordo CACIP". Ripercorre le tappe della vicenda e spiega che il piano attuativo per le zone G1E\*, G2E, G2E\* e G5A del PRP del Porto Canale di Cagliari ha ottenuto il "consensus" da parte dell'Organismo di partenariato nel corso della seduta del 26 luglio 2023. Successivamente il



Comitato di gestione con delibera n. 13 del 26 luglio 2023 ha approvato il Piano Attuativo per le zone G1E\*, G2E, G2E\* e G5A del PRP del Porto Canale di Cagliari.

Comunica che il CACIP, ritenendo lesivo dei propri interessi il predetto Piano Attuativo, ha notificato formale ricorso nanti il TAR Sardegna in data 26 ottobre 2023, al fine di ottenere l'annullamento delle deliberazioni dei competenti Organi dell'Autorità di Sistema Portuale relativi all'approvazione del citato Piano Attuativo. Successivamente si sono svolti degli incontri con il CACIP, nel corso dei quali, in un clima di leale cooperazione istituzionale, è stata condivisa l'opportunità di un accordo ex art 15 L. 241/90, con cui coinvolgere il CACIP nella programmazione e nella successiva pianificazione di quelle Zone del PRP in cui insistono anche sedimi di proprietà del medesimo Consorzio, eventualmente, modificando i vigenti Piani attuativi.

A seguito di tali incontri, il CACIP, previa deliberazione del CdA, ha deciso di non depositare il ricorso.

**L'invitato permanente senza diritto di voto Vasco Ciuti, in rappresentanza del CACIP** informa che il CdA del CACIP si è svolto il 22 novembre 2023 e auspica di poter consegnare la settimana successiva la bozza di accordo all'AdSP.

**Il Presidente**, dopo averne raccontato la genesi e gli aspetti importanti, chiede il consensus per la sottoscrizione dell'accordo procedimentale che contempli il coinvolgimento del CACIP nel procedimento programmatico e pianificatorio, compresi i Piani Attuativi, qualora siano interessate aree appartenenti al Consorzio. 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 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: AGGIORNAMENTO 2023 SISTEMA DI PROGRAMMAZIONE, MISURAZIONE E VALUTAZIONE DELLE PERFORMANCE**

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

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

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: POPS 2022 – 2024 PIANO DELL'ORGANICO DEL PORTO DEI LAVORATORI DELLE IMPRESE DI CUI AGLI ARTT. 16, 17 E 18 DELLA LEGGE N. 84/1994 E SS.MM.II. - REVISIONE ANNUALE AI SENSI DELL'ART. 8, COMMA 3 BIS, DELLA L. 84/94 E SS.MM.II.**

**Il Presidente** introduce l'argomento di cui al punto numero 6 all'ordine del giorno e spiega che la revisione 2023 del POPS, oltre a rappresentare la corretta sede per monitorare lo "stato di salute" delle imprese portuali del sistema sardo, è stata anche l'occasione per verificare se ed in quale misura l'evento pandemico da COVID-19 ha influito ed ancora influisce sulle medesime.

Informa che in linea generale, rispetto all'anno precedente, i feedback pervenuti dalle imprese evidenziano un minore ottimismo, sia in relazione alle stime sul fatturato che con riferimento alle possibili nuove assunzioni nei prossimi due anni. Il quadro che scaturisce dall'aggiornamento dei dati del POPS restituisce una immagine abbastanza stabile della portualità sarda, con un progressivo, lento invecchiamento del



personale, una invariabilità sostanziale nel numero degli addetti, una confermata, ancorché lieve, aspirazione ad elevare gli standard professionali del personale dipendente, frenata tuttavia da più concrete considerazioni connesse ai costi formativi.

Fa una digressione sul POPS dell'anno precedente e fornisce un aggiornamento relativamente allo stato di attuazione del POI 2022.

Afferma che l'analisi delle risposte fornite dagli operatori portuali in relazione agli effetti della pandemia da COVID-19 ha fornito ulteriori spunti di riflessione. Nell'ambito del procedimento di revisione del POPS 2023 sono state, infatti, inserite ulteriori otto domande allo scopo di analizzare in quale modo le 32 imprese sarde destinatarie del questionario di aggiornamento avessero reagito ad una situazione di crisi così peculiare.

Comunica che dalle informazioni acquisite parrebbe che il cluster portuale sardo abbia saputo, tranne qualche sporadica eccezione, ben attutire il colpo della crisi dovuta all'evento pandemico.

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

Il **Presidente** introduce l'argomento di cui al punto numero 7 all'ordine del giorno e spiega che la Cooperativa Produttori Arborea Società Agricola è già titolare di Licenza di Impresa quadriennale con scadenza il 30.07.2027, per lo svolgimento di operazioni portuali per conto proprio presso lo scalo di Oristano.

La sopracitata Cooperativa, prima del rilascio dell'autorizzazione, aveva in corso di istruttoria l'istanza per l'ottenimento in concessione demaniale marittima, ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84/1994, di un tratto di banchina denominata Riva nord del Porto di Oristano, che è stata effettivamente rilasciata in data 19.09.2023, per un periodo di 25 anni. Pertanto, in aderenza alla vigente normativa, ha richiesto di allineare la scadenza dell'attuale Licenza di Impresa alla data di scadenza della concessione demaniale marittima sopra citata. Preso atto che dall'analisi della documentazione trasmessa a corredo della suddetta istanza, verificata, peraltro, anche in sede di istruttoria per il rilascio della concessione demaniale ex art. 18, risulta che la Cooperativa istante è in possesso dei requisiti previsti dalla vigente normativa, si propone il rilascio dell'autorizzazione ex art. 16 della legge n. 84/1994 per un periodo di 25 anni, con scadenza il 18.09.2048.

Non essendovi interventi, 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 8 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA FISSAZIONE DEL NUMERO MASSIMO DELLE IMPRESE AUTORIZZABILI ALLO SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI E SERVIZI SPECIALISTICI PORTUALI (ART. 16 DELLA LEGGE 28 GENNAIO 1994, N. 84) PER L'ANNO 2024 PER I PORTI DEL SISTEMA**



**PUNTO NUMERO 9 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA REGOLAMENTO PER L'ISTITUZIONE ED IL FUNZIONAMENTO DEI COMITATI DI IGIENE E SICUREZZA DEL LAVORO EX ART. 7 D.LGS. 272/99 NEI PORTI DELLA AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA**

**PUNTO NUMERO 10 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA REGOLAMENTO PER IL DEPOSITO TEMPORANEO E LA MOVIMENTAZIONE DI MERCI ALLA RINFUSA ED UNITIZZATE/IN COLLI IN BANCHINA E NEI PIAZZALI DEI PORTI COMPRESI NELLA CIRCOSCRIZIONE TERRITORIALE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA**

**Il Presidente** introduce tre informative di cui ai punti 8, 9 e 10 all'ordine del giorno.

Per quanto riguarda l'argomento di cui al punto numero 8 all'ordine del giorno spiega che con Decreto Presidenziale n. 443 del 01.12.2022, è stato a suo tempo determinato, sentite tutte le Commissioni Consultive Locali dei porti di competenza dell'AdSP, il numero massimo delle autorizzazioni assentibili per il 2023 alle imprese interessate allo svolgimento di operazioni e servizi specialistici portuali per l'anno 2024 per i porti del Sistema.

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

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

**Il Presidente**, relativamente all'informativa di cui al punto numero 9 all'ordine del giorno, fa presente che il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272 recante "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485", prevede all'art. 7 che, in sede locale, l'Autorità (di Sistema Portuale oppure, ove non istituita, l'Autorità Marittima) possa istituire comitati di sicurezza e igiene del lavoro presieduti dall'Autorità stessa, con la partecipazione di un rappresentante della Ausl competente, e composti da rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori, allo scopo di formulare proposte in ordine alle misure di prevenzione e tutela per la sicurezza ed igiene del lavoro.

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

- il Presidente dell'Autorità Portuale o, in sua assenza, il Segretario Generale;
- un rappresentante della ASL (Servizio PreSAL) competente per territorio;
- un rappresentante dall'Autorità Marittima competente per compartimento marittimo;



- un rappresentante dei lavoratori delle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 della legge 84/1994 (RLS di sito produttivo);
  - un rappresentante dei datori di lavoro delle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 della legge 84/94.
- Sottolinea che nel corso degli anni il Comitato, che ha continuato la propria attività anche dopo l'istituzione dell'attuale AdSP del Mare di Sardegna, si è dimostrato estremamente utile quale valido mezzo finalizzato al raggiungimento di una compiuta conoscenza della locale realtà portuale, nonché come strumento funzionale per creare i presupposti pratico-teorici di ipotesi di lavoro tali da garantire un incremento del livello di sicurezza del lavoro in ambito portuale.

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

**Il Presidente**, per quanto attiene all'informativa di cui al punto numero 10 all'ordine del giorno, spiega che l'attuale disciplina del deposito temporaneo di merci alla rinfusa presso aree e banchine portuali è composta da un insieme disomogeneo di ordinanze emanate, a seconda dei porti, dall'attuale AdSP del Mare di Sardegna, dalle ex Autorità Portuali di Cagliari e di Olbia/Golfo Aranci nonché da alcuni Uffici Circondariali Marittimi della Guardia Costiera.

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

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

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

Informa di avere ricevuto, su tale tematica, una nota da parte degli agenti marittimi e degli spedizionieri. Sottolinea che nella maggior parte delle Commissioni consultive locali il Regolamento ha ottenuto il parere positivo degli armatori, delle imprese, dei lavoratori. In alcuni casi, il parere negativo o l'astensione, a lui poco comprensibili, dei raccomandatari.

Nella nota ricevuta viene evidenziato il fatto che le osservazioni formulate da parte dei componenti delle Commissioni Consultive, su certi profili fortemente critiche, sono rimaste disattese ed il testo presentato in



vista della riunione dell'Organismo di partenariato sembrerebbe non avere tenuto in considerazione quanto rilevato dagli operatori, ovvero le parti che, come è sottolineato nella nota, hanno comunque il compito di contribuire al buon andamento del porto nell'ambito delle norme, anche regolamentari.

Nella nota viene rilevato, altresì, che non sono comprensibili e condivisibili i motivi sottesi alla rilevante disparità tariffaria, tale da apparire quasi discriminatoria, nell'art. 10, che prevede, solo per il Porto di Cagliari, un brevissimo periodo di franchigia per il deposito temporaneo delle merci e dei costi diversificati, che non trovano ragionevole spiegazione. L'emanazione di tale provvedimento, a parere di agenti marittimi e spedizionieri, potrebbe determinare una distorsione della concorrenza, rendendo alcuni porti più attraenti di altri, proprio per i costi ridotti di tale indispensabile operatività di deposito. A ciò si aggiunge il fatto che il Regolamento pone a carico delle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 della legge 84/94 una pluralità di adempimenti, i cui costi non potrebbero che ricadere sull'utenza e, quindi, ulteriormente ridurre la competitività dei nostri porti.

Ritiene rappresenti diritto e dovere del Presidente dell'AdSP garantire una visione ampia e collettiva e che tenga conto di tutti gli elementi che compongono il cluster, non solo degli agenti marittimi e degli spedizionieri, i quali, essendo portatori di un interesse particolare, non possono rappresentare gli interessi del cluster marittimo nella sua interezza.

Le Commissioni consultive si sono espresse in alcuni casi con un parere negativo, in altri con l'astensione di alcuni operatori. Nel caso di specie si è astenuto il rappresentante degli spedizionieri, in altri casi si è astenuto il rappresentante degli agenti marittimi.

Ritiene opportuno provare a mettere in atto il Regolamento, ma dichiara di essere disponibile a revisionarlo, laddove si dovessero riscontrare difficoltà, complicazioni, eccessive onerosità. Prosegue spiegando che talvolta è stato confuso il problema del deposito temporaneo di merci in banchina con la questione, mai accettata dagli agenti, della cosiddetta "sosta inoperosa", sulla quale si rende disponibile ad un incontro con il Presidente degli agenti e con il Presidente degli spedizionieri, per limare eventuali criticità.

**Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Vincenzo Brandi** fa una precisazione su quanto dichiarato dal Presidente in merito alla nota trasmessa dagli agenti marittimi. Precisa che questi ultimi non solo rappresentano gli armatori, ma anche una miriade di attività industriali, e, quindi, i loro clienti passano attraverso gli agenti marittimi, i quali, poi, si rivolgono alle imprese per fare i lavori, pertanto sono stati coinvolti. Afferma che dispiace che nelle Commissioni consultive i rappresentanti degli agenti marittimi non abbiano fatto obiezioni. Intende precisare che si è assolutamente d'accordo sulla concorrenza, però a parità di requisiti. Quando le tariffe di sosta nel porto di Cagliari sono nettamente superiori a quelle di altri porti, questo genera preoccupazioni. Chiede venga usato un parametro di equità nei vari porti, con le stesse tariffe, che abbiano sistema di franchigia riferito al deposito, poiché, tale disparità potrebbe indurre a trasferire il proprio traffico a discapito delle imprese e degli agenti marittimi.

**Il Presidente** precisa che l'ordinanza è stata approvata, si sta dando un'informativa e l'obiettivo è dare uniformità in tutti i porti dell'AdSP.

**Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Vincenzo Brandi** ritiene che una tale equiparazione dovesse essere applicata fin da subito. Le imprese svolgono l'attività che viene loro demandata quasi sempre dagli agenti marittimi, i quali ricevono poi le rimostranze dei propri clienti.



**Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant** sottolinea che le operatività, positive o negative, le paga la merce, qualunque tipo di merce. Quindi, quando tutto procede bene, la merce trae beneficio - e per "merce" si intende tutta la filiera che riguarda la merce, ossia industriali, trasportatori, agenti marittimi, armatori. L'intervento degli spedizionieri nelle commissioni consultive era finalizzato a mettere in evidenza le criticità. Ma, soprattutto, in tale bozza di ordinanza del deposito in banchina, comprendendo la disparità - si spera risolvibile attraverso il confronto tra i vari porti - vi è, per esempio, la pesantezza e la preoccupazione di certe impostazioni della stessa regolamentazione. Esprime la propria perplessità in merito al lessico utilizzato nella stesura dell'ordinanza, laddove l'articolo 11 recita "l'occupazione abusiva di aree demaniali portuali, ovvero eccedente i limiti di spazio, e/o di tempi stabiliti dall'autorizzazione, verrà assoggettata alle prescrizioni di legge con le conseguenti misure amministrative e penali".

**Il Presidente** spiega che si sta cercando di impostare delle regole di comunicazione che, una volta metabolizzate, risulteranno più semplici da seguire rispetto alla situazione attuale. Ribadisce di essere disponibile a rivedere il regolamento, qualora generasse problematiche operative particolarmente gravose o laddove vi fossero evidenze di criticità nella perdita di competitività. Assicura che il Regolamento diverrà esecutivo con un'apertura assoluta al monitoraggio, per verificare se esistano alcune di tali criticità o se ne manifestino ulteriori. Per quanto riguarda la sosta inoperosa, vi sarà un incontro.

**Il rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto Michele Pons** ritiene sia corretto il ritiro dei semirimorchi una volta consegnati in banchina. Una volta che l'armatore ha consegnato la merce in banchina, è responsabilità del vettore portarla via, e questo è correttissimo. Suggestisce, per quanto riguarda la sosta, un occhio di riguardo per le merci in esportazione, con la creazione del cosiddetto "polmone" all'arrivo della nave, ossia il carico è già pronto e inizia subito l'operazione.

**Il rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto Stefano Fercia** afferma, come avvenuto per il deposito in banchina temporaneo a Olbia, che la tempistica di 25 giorni è un po' limitante.

**Il C.F. (CP) Paolo Bianca – Direzione Marittima di Olbia** auspica che nessuno pensi di portare la merce un po' alla volta e si è poi costretti a tenere la nave più a lungo, perché la merce arriva con il contagocce.

**Il Presidente** afferma che vi sarà un monitoraggio attento e, per quanto riguarda la sosta inoperosa propone un incontro prima delle festività natalizie.

#### **PUNTO NUMERO 11 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA RILASCIO CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA, AI SENSI DELL'ART. 36 DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE, PER LA DURATA DI ANNI 20, ALLA SOCIETÀ NUOVA IMPRESA COSTRUZIONI MANUTENZIONI INDUSTRIALI S.R.L.**

**Il Presidente** introduce l'argomento di cui al punto numero 11 all'ordine del giorno e ricorda che con provvedimento n. 1 del 10.08.2023, l'AdSP ha rilasciato alla Società Nuova Impresa Costruzioni Manutenzioni Industriali S.r.l., l'autorizzazione unica ai sensi dell'art. 5 bis del D.L. 91/2017 e ss.mm.ii., per la realizzazione di un capannone industriale e fabbricati, da destinare ad uso produttivo e industriale nel Porto Canale di Cagliari, all'interno di un lotto della superficie complessiva di mq 149.906,00, alle condizioni indicate nello stesso provvedimento.

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



Società ha trasmesso al fine del rilascio della concessione demaniale marittima dei suddetti spazi.

Il Comitato di gestione, nella riunione del pomeriggio, sarà chiamato ad esprimersi in merito al rilascio della concessione demaniale marittima, ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione, per la durata di 20 anni, alla Società Nuova Impresa Costruzioni Manutenzioni Industriali S.r.l., di un'area scoperta di mq. 149.906,00 nel Porto Canale di Cagliari, su cui realizzare un capannone industriale e fabbricati, da destinare ad uso produttivo e industriale, in conformità alle prescrizioni di cui all'autorizzazione unica n. 1 del 10.08.2023 rilasciata ai sensi dell'art. 5 bis del D.L. 91/2017 e ss.mm.ii..

#### **PUNTO NUMERO 12 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI.**

**Il Presidente**, informa di avere approvato l'aggiornamento all'Allegato I (Elenco dei procedimenti) al "Regolamento per l'organizzazione, il funzionamento ed il monitoraggio dello Sportello Unico Amministrativo del Mare di Sardegna (SUAMS)", prevedendo l'eliminazione di due provvedimenti, uno relativo all'articolo 55 del Codice della Navigazione, e un altro relativo all'articolo 10 del Regolamento di esecuzione, semplicemente perché si trattava di procedimenti non a richiesta di parte, cioè, sono dei procedimenti che l'AdSP archivia d'ufficio, e quindi, fondamentalmente, non essendo a richiesta di parte non possono stare nello sportello unico, perché lo sportello unico si attiva. Dà l'informativa ai sensi della delibera n. 8/2023, in base alla quale è *data notizia e giustificazione all'Organismo di partenariato della risorsa mare ed al Comitato di gestione nella prima seduta utile degli stessi dell'adozione del presente provvedimento.*

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto William Zonca** interviene relativamente all'argomento di cui al punto numero 11. Chiede di sapere se la concessione riguardi anche una porzione di banchina.

**Il Presidente** spiega che in concessione vi sono 150.000 metri quadri, quindi 15 ettari, che sono nella fascia parallela alla banchina, ma al di fuori di essa, in quell'area che corre lungo la banchina, di cui una parte appartiene all'AdSP e una parte è del CACIP. Complessivamente quella fascia è composta da 36 ettari, ossia tutta la parte retrostante la recinzione doganale, di cui circa 18-20 ettari sono AdSP e gli altri, con la linea demaniale che lo attraversa in obliquo, appartengono, invece, al CACIP. Non sono interessate banchine.

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto William Zonca** spiega di avere chiesto il chiarimento, in quanto nella bozza del documento trasmesso all'Organismo, nella terza pagina è scritto: "l'area chiesta in concessione ricade, nel Piano Regolatore Portuale, nella Sottozona G1E – Piazzali e banchine container, destinata all'esercizio del terminal di transhipment di contenitori e nella Sottozona G1E\* – Aree per piazzali di deposito container, per funzioni portuali-industriali e servizi logistici, destinata ad attività industriali ed affini connesse ai traffici marittimi, nonché qualora se ne ravveda l'esigenza, all'ampliamento del Terminal Contenitori. Chiede se sia il caso di eliminare "sottozona G1E", dove è scritto "piazzali, banchine e container".

**Il Presidente** afferma che dovrebbe essere la dicitura corretta, ma comunque assicura che saranno fatte le opportune verifiche.

**Il rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto Michele Pons** chiede di conoscere le tempistiche di risoluzione del problema illuminazione del Porto Canale.



**Il Presidente** premette che non si tratta di una competenza dell'AdSP, bensì di Marifari. Spiega che si tratta di un problema relativo al malfunzionamento di un selettore e sono stati gli stessi piloti a richiederne lo spegnimento, poiché, funzionando in maniera atipica, rischierebbe di trarre in inganno e di creare ulteriori problemi. Spiega che per la sostituzione di un selettore è necessario l'intervento di un'impresa specializzata e l'unica abilitata a farlo ha dato la disponibilità ad intervenire nei giorni 5, 6 e 7 di dicembre, pertanto non è stato possibile risolvere tempestivamente.

**Il Presidente** 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