



## VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2021**, il giorno **28** del mese di **luglio** in Cagliari alle ore 10.30, in modalità videoconferenza, giusta convocazione del Presidente con nota n. 15771 del 21.07.2021, 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 Programma triennale delle opere pubbliche 2021-2023, elenco annuale 2021 e programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2021-2022;
2. Assestamento e seconda variazione al bilancio di previsione 2021;
3. Recepimento rinnovo CCNL Lavoratori dei Porti;
4. Contrattazione di II livello 2021-2022 - art. 52 CCNL Lavoratori dei porti;
5. Istituzione Ufficio Amministrativo decentrato – Ratifica Decreto n. 187 del 21.06.2021;
6. Piano attuativo Zona D PRP di Cagliari;
7. Piano attuativo Zona G2E/G5A PRP di Cagliari;
8. Piano attuativo Zona G1W/G2W PRP di Cagliari;
9. Informativa rilascio CDM Soc. Grandi Trasporti Marittimi SpA Porto Canale di Cagliari;
10. Destinazione d'uso specchi acquei pennello di Bonaria del porto di Cagliari;
11. Stipula Protocollo d'intesa MM e Ordinanza destinazione transitoria Molo Ichnusa in occasione del rinnovo CDM Luna Rossa;
12. Informativa indizione procedura ad evidenza pubblica per affidamento punto ristoro ubicato nel Parco circostante il Capannone Nervi in località Su Siccu del Porto di Cagliari;
13. Acquisto compendio immobiliare costituito da un'area scoperta edificabile di pertinenza della sede dell'Autorità di Sistema Portuale ubicata in Cagliari – Via Riva di Ponente;
14. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

		Presente	Assente		Presente	Assente
Presidente AdSP	Prof. Avv. Massimo Deiana	X				
Comandante del Porto di Cagliari	C.F. (CP) Pasquale Mazza	X				
Comandante del Porto di Olbia	C. F. (CP) Paolo Bianca	X				
<b>CATEGORIA/OO. SS.</b>	<b>MEMBRO EFFETTIVO</b>			<b>MEMBRO SUPLENTE</b>		
a) un rappresentante degli armatori	Dott. Francesco Del Giudice	X		Dott. Massimo Mura		
b) un rappresentante degli industriali	Ing. Maurizio De Pascale		X	Dott. Giuseppe Ruggiu		
c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18	Dott. Giancarlo Acciario	X		Sig. Francesco Stara		



d) un rappresentante degli spedizionieri	Sig. Salvatore Plaisant	X		Sig. Giovanni Fanciulli		
e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto	Ing. Antonio Musso		X	Dott. Stefano Fercia		
f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Ing. Pier Paolo Olla		X	Ing. Michele Volpicella		
g) un rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi	Dott. Michele Pons	X		Sig. Alberto Sini		
h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale	Sig. Francesco Pinna		X	Sig. Roberto Acciaro		
i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto	Sigg.ri - Francesco Monaco - Corrado Pani - William Zonca	X X		Sigg.ri: - Massimiliana Tocco - Gianluca Langiu - Valerio Mereu	X	
l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto	Dott. Francesco Galietti			Sig. Emanuele Garzia	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 comparativamente più rappresentative sul piano nazionale	Sig. Roberto Brugattu	X		Sig. Sandro Massidda		
<b>Totale presenti</b>		10/14				
<b>Totale assenti</b>		4/14				

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



**Il Presidente**, accertato il numero legale di presenze necessarie per l'inizio dei lavori, alle ore 10.30 dichiara aperta la seduta. Partecipano, con un proprio rappresentante stabile senza diritto di voto, il Comune di Porto Torres con il Sindaco Massimo Mulas, Lorenzo Fadda per Confcommercio, Sandro Atzori per Confapi. Dà avvio alla prima riunione del proprio secondo mandato, essendo stato riconfermato quale Presidente dell'AdSP dal Ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili il 14 luglio 2021. L'Organismo di partenariato avrà la sua naturale scadenza nel mese di dicembre 2021. Il verbale della seduta del 30.04.2021, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato.

#### **PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: AGGIORNAMENTO PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE 2021-2023, ELENCO ANNUALE 2021 E PROGRAMMA BIENNALE DEGLI ACQUISTI DI FORNITURE E SERVIZI 2021-2022**

**Il Presidente** introduce l'argomento di cui al punto numero 2 all'Ordine del giorno e illustra diffusamente, tra gli interventi ricompresi nell'elenco annuale 2021, i lavori posticipati al 2022, i lavori stralciati, le modifiche e i nuovi inserimenti.

**Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario** chiede di conoscere la data di inizio dei lavori relativi alla diga foranea di Porto Torres.

**Il Presidente** informa che nel dicembre 2019 sono stati affidati i lavori per la costruzione di cassoni in cemento armato che costituiranno il molo di sopraflutto, la diga foranea nuova. Successivamente si è proceduto con la richiesta per l'ottenimento delle autorizzazioni necessarie ed il Ministero dell'Ambiente ha comunicato la necessità dell'assoggettabilità a VIA per il sito di prefabbricazione dei cassoni. Tenuto conto che per ottenere una VIA occorre parecchio tempo, non prevedibile e dall'esito impreveduto, l'impresa ha chiesto di eseguire l'operazione di costruzione dei cassoni nel sito industriale che ha già operativo, e quindi non necessita di VIA, né di VAS, a Piombino. L'AdSP ha acconsentito, a condizione che questa operazione non avesse un impatto economico, perché era previsto che i cassoni si realizzassero a Porto Torres. Vi è stata una contrapposizione con l'impresa al riguardo. Fortunatamente, il decreto "Semplificazioni" ed il nuovo assetto normativo hanno consentito di costituire il Collegio Consultivo Tecnico, una sorta di organismo arbitrale che può essere costituito all'interno di una grossa commessa come questa, dell'importo di 37 milioni di euro, composto da: un componente che è un provveditore del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, un arbitro nominato dall'impresa ed un Presidente nominato di comune accordo nella persona di un Presidente di Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Il Collegio Consultivo Tecnico ha emanato, negli ultimi 3 mesi, da quando si è costituito, i provvedimenti che hanno definito il quadro, ossia, vista e considerata la situazione per lo svolgimento dell'opera i cassoni si costruiranno a Piombino, riconoscendo determinati oneri, quantificati in tot. I lavori di costruzione dei cassoni sono già in corso a Piombino, l'AdSP ha cominciato le opere di accantieramento e predisposizione geologica. Ritiene che i primi risultati dei lavori saranno visibili all'inizio del 2022.

**Il Presidente** chiede se vi siano 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 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ASSESTAMENTO E SECONDA VARIAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE 2021**

**Il Presidente** illustra la nota di assestamento e seconda variazione al bilancio di previsione 2021. Fa presente che il Bilancio di previsione 2021 dell'AdSP del Mare di Sardegna, adottato con la delibera del Comitato di



Gestione n. 15 del 30.11.2020, è stato approvato dal Ministero Vigilante, con l'invito a rideterminare il limite di spesa per acquisti e servizi, secondo le disposizioni di cui all'art. 1, commi 590 e seguenti della legge n. 160/2019. Con l'assestamento e le variazioni al bilancio di previsione 2021, cui si provvede ai sensi dell'articolo 14 del vigente Regolamento di Amministrazione e Contabilità, si procede a ricondurre le previsioni di spesa per l'acquisto di beni e servizi ai limiti di cui alle surrichiamate disposizioni, a rideterminare gli stanziamenti di cassa anche alla luce dei residui attivi e passivi registrati dal conto consuntivo 2020, e 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. Informa che il Collegio dei Revisori ha espresso parere favorevole all'approvazione da parte del Comitato di gestione, ai sensi dell'art. 9, comma 5, lett. c) della legge 84/94 e ss.mm.ii. 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: RECEPIMENTO RINNOVO CCNL LAVORATORI DEI PORTI**

**Il Presidente** ricorda ai componenti che ai sensi dell'art. 9, comma 5, lett. l) della Legge 84/94 e ss.mm.ii., il Comitato di gestione "delibera il recepimento degli accordi contrattuali relativi al personale dell'Autorità di sistema portuale". Le pattuizioni e previsioni previste nell'ipotesi di verbale di accordo del 24.02.2021 sottoscritto tra le Segreterie nazionali delle OO.SS. Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e le associazioni datoriali Assiterminal, Assologistica, Fiseuniport, Assoport, per il rinnovo del CCNL dei Lavoratori dei porti, sono state confermate dalle parti con il verbale di accordo del 30.04.2021, sottoscritto tra le Segreterie nazionali delle OO.SS. Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti e le associazioni datoriali Assiterminal, Assologistica, Fiseuniport, Assoport. 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: CONTRATTAZIONE DI II LIVELLO 2021-2022 - ART. 52 CCNL LAVORATORI DEI PORTI**

**Il Presidente** informa di avere avuto appositi incontri con le rappresentanze sindacali aziendali per discutere del rinnovo della contrattazione di II livello 2021-2022, ormai scaduta, ai sensi dell'art. 52 del CCNL dei lavoratori dei porti ed è stato trovato subito un accordo, tanto che è stata inserita quale argomento all'ordine del giorno, ma il Collegio non ha fatto in tempo ad esaminare il documento, dal punto di vista della sostenibilità dell'impatto economico. Quindi, comunica che la discussione di questo punto all'ordine del giorno è rinviata alla successiva seduta dell'Organismo.

### **PUNTO NUMERO 5 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ISTITUZIONE UFFICIO AMMINISTRATIVO DECENTRATO – RATIFICA DECRETO N. 187 DEL 21.06.2021**

**Il Presidente** ricorda che l'art. 6-bis, comma 2, della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii. prevede l'istituzione di un Ufficio amministrativo decentrato, con funzioni stabilite dal Comitato di gestione, cui è preposto il Segretario generale o un suo delegato scelto tra il personale di ruolo in servizio presso le Autorità di Sistema Portuale con qualifica di quadro o dirigente. Informa che chiederà al Comitato di ratificare il Decreto n. 187 del 21.06.2021, con il quale è stata data attuazione all'art. 6-bis, comma 2 della Legge 84/94 e ss.mm.ii., con l'istituzione dell'Ufficio Amministrativo Decentrato presso il Porto di Porto Torres e l'individuazione dei compiti assegnati allo stesso, attese la necessità e l'urgenza di procedere a tale ratifica. Seguirà poi un provvedimento interno con il quale il Segretario Generale provvederà a delegare i compiti



attribuiti all'Ufficio amministrativo decentrato di Porto Torres con il decreto n. 187 del 21.06.2021, ratificato con delibera del Comitato di gestione, all'Ing. Marco Mura, dipendente di ruolo dell'Autorità di sistema portuale presso la sede di Porto Torres, con la qualifica di quadro A. 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: PIANO ATTUATIVO ZONA D PRP DI CAGLIARI**

**PUNTO NUMERO 7 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PIANO ATTUATIVO ZONA G2E/G5A PRP DI CAGLIARI**

**PUNTO NUMERO 8 ALL'ORDINE DEL GIORNO: PIANO ATTUATIVO ZONA G1W/G2W PRP DI CAGLIARI**

**Il Presidente** comincia a trattare i tre punti 6, 7 e 8 all'ordine del giorno, che riguardano i Piani Attuativi del Piano Regolatore di Cagliari, che danno attuazione al Piano Regolatore Portuale, laddove esista un Piano Regolatore Portuale approvato ai sensi della legge 84/94. L'unico porto del Sistema che al momento abbia un Piano Regolatore approvato è il porto di Cagliari. Fa presente che il Piano attuativo zona D del PRP di Cagliari non sarà discusso nella seduta odierna, perché alcune tavole sono ancora in fase di perfezionamento, mentre saranno discussi il Piano Attuativo della zona G2E/G5A ed il Piano Attuativo della zona G1W/G2W.

Il Piano Attuativo della zona G2E/G5A è quello relativo al rapporto di co-pianificazione tra AdSP e CACIP, nella zona del Porto Canale. Si tratta di aree verdi comuni, parcheggi, strade di piano, e così via. Il Piano attuativo di cui al punto 8, invece, è quello della zona G1W/G2W del Porto Canale di Cagliari, ossia l'infrastrutturazione della zona retrostante l'area delle rinfuse, che non possedeva sufficiente spazio retrobanchinale. Le aree di intervento sono situate nella zona individuata dal Piano Regolatore Portuale con la lettera "G" - "Terminal container, polifunzionale e servizi portuali", comprendente "le banchine di levante e di ponente del Porto Canale e le aree retrostanti comprese le fasce di rispetto e di salvaguardia". In particolare, l'intervento in oggetto riguarda parte delle sottozone "G1W" e "G2W" situate sul lato di ponente del canale navigabile. Si sta intervenendo con un Piano Attuativo e nel mese di settembre verrà aperto un cantiere per un'infrastrutturazione importante, totalmente finanziata per 13 milioni di euro, con strade di accesso e lotti per gli operatori della logistica e dei trasporti che operano nella banchina rinfuse. Successivamente partirà anche la progettazione preliminare, per la quale è stato ottenuto un finanziamento proprio pochi mesi prima, per la progettazione del prolungamento della banchina rinfuse, per tutta la lunghezza del Porto Canale nel versante ovest, con un allargamento della canaletta di circa 30 metri, così come previsto dal Piano Regolatore. Illustra l'elaborato che costituisce la relazione generale del progetto definitivo di infrastrutturazione delle aree G1W e G2W.

**Il rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi Michele Pons** afferma di avere ricevuto solo la documentazione relativa al Piano attuativo G1W/G2W.

**Il Presidente** spiega che il piano relativo alle aree G2E/G5A non è stato trasmesso poiché è in corso di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione del CACIP, però in quel caso si tratta della definizione di una serie di spazi comuni. Il Piano è sottoposto al consensus dell'Organismo perché, se verrà approvato, sono stati accelerati ulteriormente i tempi.

**Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant** ritiene apprezzabile quanto emerso dalla discussione, perché consentirà un ampliamento operativo logistico di quella che attualmente è considerata semplicemente una banchina rinfuse. Chiede, dal momento che quella diventerebbe, probabilmente, la zona



di accesso per le aree degli attracchi dei traghetti, se le aree oggetto del Piano G1W/G2W possano essere destinate anche a logistica dei traghetti o esclusivamente alla banchina rinfuse.

**Il Presidente** risponde che l'area è comunque collegata, perché la strada che si sta realizzando, che servirà tutta l'area della logistica, delle rinfuse, proseguirà e arriverà fino al terminal ro-ro. Nel terminal ro-ro, però, sono previste molte aree, quindi eventuali aree di logistica da mettere in collegamento o in prosecuzione fisica con il terminal ro-ro, sicuramente sono ampiamente prevedibili anche in tutte le aree retrostanti la prosecuzione del banchinamento rinfuse. Si sta parlando di oltre 1.000 metri lineari, prima di arrivare dalla fine delle attuali rinfuse all'inizio del futuro terminal ro-ro. Quindi, sicuramente la risposta è positiva e aggiunge che si sta già prevedendo che l'asse viario che collegherà tutta la parte retrostante le rinfuse avrà una prosecuzione fino al terminal ro-ro. Quindi, se ci saranno aree disponibili anche in zona rinfuse, saranno, comunque, collegate con il terminal ro-ro.

**Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant** chiede di sapere se le aree del Piano Attuativo in via di preparazione siano destinate esclusivamente alle imprese che lavorano nel molo rinfuse o possano essere destinate anche per attività di logistica varia.

**Il Presidente** risponde che dal momento che quell'opera verrà realizzata entro un anno, perché si tratta di predisporre le opere di urbanizzazione primaria, è evidente che in un primo momento la sua vocazione debba essere quella di dare respiro all'attività delle rinfuse, che al momento è particolarmente costretta.

**Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Michele Pons** chiede se sia previsto anche un dragaggio.

**Il Presidente** specifica che la manutenzione dei fondali è una cosa, i dragaggi altra questione. Quando sarà realizzato il banchinamento occidentale, proseguendo la banchina rinfuse e si dovrà allargare la canale di circa 30 metri, lì si dragherà e a quel punto, si arriverà anche nella parte in fondo e la banchina rinfuse dovrebbe essere portata tra i 12 e i 14. L'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sui punti 7 e 8 all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

#### **PUNTO NUMERO 9 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA RILASCIO CDM SOC. GRENDI TRASPORTI MARITTIMI SPA PORTO CANALE DI CAGLIARI**

**Il Presidente**, in merito all'informativa di cui al punto n. 9 all'ordine del giorno, ricorda che durante la precedente seduta dell'Organismo di Partenariato, e poi Comitato di Gestione, furono stabilite le condizioni alle quali dare in concessione una parte della banchina del transhipment per un periodo di tempo limitato, massimo 4 anni, e a rilascio immediato con un preavviso di 6 mesi nel caso arrivasse un terminalista che avesse necessità dell'intero compendio. A tali condizioni è pervenuta una sola richiesta da parte della società Grendi Trasporti Marittimi, che è stata pubblicata e non ha avuto domande in concorrenza. Quindi si è proceduto con l'assentimento in concessione per un periodo di 4 anni, con la clausola di immediato rilascio con preavviso di 6 mesi in caso di arrivo di un nuovo terminalista. La società Grendi ha sottoscritto l'atto di sottomissione a questa onerosa clausola, condizione alla quale è stato possibile concederlo. È stata data l'anticipata occupazione e dal primo di luglio la società ha iniziato ad operare, utilizzando i 350 metri della banchina di Levante, quindi c'è stato l'atto di concessione, in più l'area retrostante, e l'utilizzo anche di due delle vecchie gru, che erano in uso a CICT, di proprietà del CACIP, che le ha date in locazione. Sta procedendo anche alla selezione di alcune unità di personale, dieci/quindici lavoratori del bacino lavoratori ex CICT. Il Porto Canale di Cagliari viene reputato, a livello nazionale ed internazionale, come un terminal che è in grado



di dare almeno i servizi necessari per l'import-export, in attesa che, poi, arrivi un terminalista più strutturato, che faccia ripartire i collegamenti diretti e l'attività ordinaria di transhipment.

#### **PUNTO NUMERO 10 ALL'ORDINE DEL GIORNO: DESTINAZIONE D'USO SPECCHI ACQUEI PENNELLO DI BONARIA DEL PORTO DI CAGLIARI**

**Il Presidente** spiega che il pennello di Bonaria, al termine della passeggiata della pineta di Su Siccu, è al momento parzialmente inutilizzabile, in quanto non dotato di sistemi di protezione. Si è deciso di intervenire, realizzando pontili frangiflutto per la difesa dal moto ondoso degli specchi acquei, al fine di poter procedere all'assentimento delle concessioni demaniali marittime dei relativi specchi acquei per lo svolgimento dell'attività ivi prevista nel Piano Regolatore Portuale: attività per l'ormeggio di unità da diporto private e per la sosta delle unità destinate esclusivamente al charter nautico professionale. Si ritiene di poter destinare gli specchi acquei del Pennello Bonaria ad entrambe le suindicate attività, in quanto entrambe le attività sono compatibili con previsioni del Piano Regolatore Portuale. La destinazione d'uso dei predetti spazi all'ormeggio di unità da diporto ed alla sosta di unità da charter nautico professionale concorre al migliore soddisfacimento dell'interesse pubblico, in quanto garantisce sia un'implementazione dei posti barca destinati ai diportisti, sia uno spazio dedicato alle Società attive nel diporto commerciale, che rappresentano una realtà importante nell'ambito della nautica da diporto e dell'industria del turismo in genere. Fa presente che le concessioni demaniali marittime attualmente assentite nel Porto di Cagliari per il mantenimento di spazi esclusivamente destinati al charter nautico, attualmente allocati nella Zona D del Piano Regolatore Portuale (da Molo Dogana a Calata S. Agostino) dovranno essere liberati in quanto ricadenti negli spazi oggetto di riqualificazione mediante project financing attualmente in istruttoria. Sono già pervenute diverse manifestazioni di interesse, che, ovviamente, non è stato possibile processare. Per fare ciò, però, ha necessità di condividere con il Comitato di Gestione la destinazione d'uso degli specchi acquei del pennello Bonaria. Si tratta di una destinazione d'uso temporanea sino al 31.12.2021, in attesa che insieme al Comune di Cagliari venga redatto e approvato il Piano Attuativo. Poi di questo parlerà nelle "Varie ed eventuali", perché deve informare in merito ad un elemento emerso negli ultimi giorni, e che non ha fatto in tempo ad inserire tra gli argomenti all'ordine del giorno.

**Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Michele Pons** chiede se vi sia un piano per capire dove sia localizzata questa nuova marina del pennello di Bonaria.

**Il Presidente** spiega che non esiste un piano, dipenderà dalle domande di concessione che perverranno. In questo momento è necessario dare uno spazio alla nautica da diporto, che, fortunatamente, è in grande crescita, e anche all'attività di charter, che ha un indotto molto importante dal punto di vista economico. Il pennello Bonaria si trova in un'area che si ritiene strategico destinare alla nautica da diporto e al charter, poi il layout scaturirà in base alle domande di concessione che perverranno.

**Il rappresentante degli agenti e raccomandatori marittimi Michele Pons** suggerisce che sarebbe utile utilizzare il foraneo di Levante, (nuovo molo di levante) quello della Marina Militare chiamato anche Polnato, che non viene utilizzato ed ha un pescaggio di 13 metri.

**Il Presidente** spiega che il molo in questione è in consegna con l'oleodotto del deposito Polnato, che è stato affidato a Difesa Servizi S.p.A., una società pubblica che immette sul mercato beni militari dismessi, ed è in corso di collocazione sul mercato per avere un utilizzo privatistico, ma, strategicamente, se dovesse servire per rifornire delle navi militari, può essere utilizzato. Il molo è militare, quindi, nel momento in cui si definirà questo processo, si potrà stabilire che, per esempio, una parte di quel molo, soprattutto la parte più lontana,



che ha 13 metri di fondale, potrà essere utilizzata anche come gigantesca pompa di benzina. 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 11 ALL'ORDINE DEL GIORNO: STIPULA PROTOCOLLO D'INTESA MM E ORDINANZA DESTINAZIONE TRANSITORIA MOLO ICHNUSA IN OCCASIONE DEL RINNOVO CDM LUNA ROSSA**

**Il Presidente** ricorda che Luna Rossa aveva una concessione quadriennale ed ha chiesto il rinnovo per altri 4 anni. La concessione a Luna Rossa, a suo tempo, è stata rilasciata a seguito di un accordo con la Marina Militare, che si è trasferita dal molo Garau al molo Ichnusa, e, quindi, ha traslato la sua localizzazione, perché il molo Garau è totalmente occupato da Luna Rossa. Tutto questo è avvenuto in base al protocollo di intesa, che aveva durata quadriennale. Perciò sta informando ed acquisendo il consensus dell'Organismo in merito alla stipula del rinnovo del protocollo di intesa con la Marina Militare, che si sposta dal Garau all'Ichnusa, per consentire a Luna Rossa di poter continuare a operare nel porto di Cagliari per il prossimo quadriennio. 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 12 ALL'ORDINE DEL GIORNO: INFORMATIVA INDIZIONE PROCEDURA AD EVIDENZA PUBBLICA PER AFFIDAMENTO PUNTO RISTORO UBICATO NEL PARCO CIRCOSTANTE IL CAPANNONE NERVI IN LOCALITÀ SU SICCU DEL PORTO DI CAGLIARI**

**Il Presidente** informa che inaugurerà nei giorni successivi il Parco del Nervi, un compendio molto bello e importante, di circa 2 ettari, per realizzare il quale sono stati spesi negli anni più di 8 milioni di euro. Al momento nell'area è presente un bar-ristorante, che sarà dato in concessione per qualche anno, massimo 2 anni, durante i quali sarà fatta una call internazionale per affidare in gestione l'intero compendio, compreso il capannone Nervi. Insieme al Comune si stanno predisponendo le indicazioni sull'utilizzo primario che sarà dato al padiglione Nervi, ma ci si affiderà anche alla disponibilità ed alla fantasia dell'imprenditorialità internazionale. Invita chi potrà e vorrà, a partecipare all'inaugurazione che si terrà venerdì pomeriggio.

**PUNTO NUMERO 13 ALL'ORDINE DEL GIORNO: ACQUISTO COMPENDIO IMMOBILIARE COSTITUITO DA UN'AREA SCOPERTA EDIFICABILE DI PERTINENZA DELLA SEDE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE UBICATA IN CAGLIARI – VIA RIVA DI PONENTE**

**Il Presidente**, relativamente all'acquisizione del compendio immobiliare ubicato in Via Riva di Ponente – Viale La Plaia, spiega che l'AdSP intende procedere all'acquisto di tale compendio immobiliare privato di proprietà di più soggetti, giacché si trova in adiacenza dell'immobile, adibito ad uffici, di proprietà dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. L'acquisto di tali beni permetterebbe la realizzazione di parcheggi ed ulteriori accessi nonché la realizzazione di nuovi locali ad uso ufficio e ciò risulta indispensabile, in quanto il completamento della pianta organica dell'Ente necessita di ulteriori spazi, stante la carenza logistica dei due fabbricati attualmente adibiti ad uso uffici e in quanto la prossima riqualificazione del waterfront portuale comporterà la riduzione degli spazi asserviti al predetto edificio nell'adiacente area demaniale in Calata Sant'Agostino. La predetta operazione immobiliare si rende indifferibile, in quanto gli attuali proprietari del compendio hanno avviato da tempo diverse trattative per la cessione dello stesso. L'acquisto del compendio di cui trattasi da parte di terzi comporterebbe un deprezzamento dell'immobile di proprietà dell'Ente mentre l'acquisizione dello stesso da parte di questa Autorità incrementerebbe sensibilmente il valore del predetto



fabbricato. Con Decreto Presidenziale si è stabilito di procedere alla stipula dell'accordo con l'Agenzia delle Entrate, al fine della redazione di una perizia di stima concernente la determinazione del valore di mercato del citato compendio immobiliare, al fine di acquisirlo al proprio patrimonio. Nel mese di marzo 2021 è stato sottoscritto un accordo di collaborazione tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna e l'Agenzia delle Entrate, al fine della redazione della suddetta perizia di stima. L'Agenzia delle Entrate ha poi comunicato il valore di mercato del compendio immobiliare di cui trattasi, che è pari ad € 796.000,00. I proprietari del compendio, tramite l'Agenzia immobiliare SA.MO. Italia Srl, hanno formulato una proposta di vendita del medesimo alla cifra di € 650.000,00.

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

**Il Presidente** introduce un nuovo argomento tra le varie ed eventuali. Comunica che intende apportare un'integrazione all'ordinanza con la quale è stato consentito di utilizzare per un triennio e mezzo la zona di Su Siccu, in attesa dell'approvazione dei piani attuativi, che dovranno pianificare con maggior dettaglio le macrozone, individuando le aree che possono essere assentite in concessione nonché quelle destinate a viabilità, verde pubblico, parcheggi, etc.. Ovviamente la predisposizione ed approvazione della pianificazione di dettaglio di tutto l'ambito portuale richiede tempi valutabili in diversi anni. Era stata ravvisata l'esigenza, nelle more della predisposizione ed approvazione dei predetti piani attuativi, di amministrare e valorizzare il demanio marittimo senza determinare vincoli alla predetta pianificazione. Erano state, inoltre, valutate le esigenze rappresentate dalle categorie produttive, dagli operatori e dagli utenti portuali al fine di assicurare, nei diversi ambiti del sedime, i migliori servizi strumentali e collaterali allo sviluppo delle attività previste nel Piano Regolatore Portuale, tra cui le attività nautiche ed i servizi alla nautica da diporto che caratterizzano e ottimizzano lo spettro operativo delle moderne marine. Si era ritenuto di dover stabilire, pertanto, *medio tempore*, delle norme transitorie, valide fino all'approvazione dei suddetti piani attuativi, che dovranno essere oggetto di integrazione del Piano Regolatore Portuale. Si era, inoltre, ritenuto opportuno adottare, nelle more della suddetta integrazione, lo strumento dell'ordinanza ai fini dell'immediata applicazione delle predette norme transitorie, stante l'esigenza contingente di poter amministrare l'ambito portuale per garantirne la funzionalità ed operatività ed assicurare i necessari servizi alle attività previste nel predetto strumento pianificatorio. Nel mese di marzo 2020 era stata, quindi, emanata l'ordinanza n. 17, la quale stabiliva le disposizioni transitorie concernenti l'utilizzo delle zone demaniali marittime soggette alla pianificazione attuativa prevista nel Piano Regolatore Portuale del Porto di Cagliari, al fine di poter valutare la compatibilità urbanistica ed edilizia degli interventi ivi previsti. E' stata ravvisata la necessità, in ossequio ai principi stabiliti dalla vigente normativa, di integrare la suindicata Ordinanza per quanto concerne la determinazione della durata delle concessioni demaniali marittime in rapporto al tempo necessario al recupero degli investimenti effettuati dal concessionario, qualora si verifici la temporanea indisponibilità dei beni concessi per fatti non imputabili allo stesso.

**Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant** interviene relativamente ad un'ordinanza del 2019 di approvazione del regolamento per la disciplina delle attività industriali, artigianali e commerciali che si svolgono nei porti dell'AdSP. Negli interessi degli spedizionieri merci, ricorda a tutti che i prodotti per la Sardegna arrivano esclusivamente via mare, attraverso i porti sardi, e questo perché non si ha alternativa di ferrovie o autostrade che collegano con l'Europa. Nel 2019 l'Autorità di Sistema Portuale, intendendo, giustamente, uniformare le varie differenti operatività portuali della Sardegna e consentire, altresì, un maggiore ampliamento operativo su tutti i porti, emanò l'ordinanza n. 40. Una delle cose che, però, apparve



subito anomala ai trasportatori, era l'obbligo di iscrizione ad un registro ex articolo 68 del Codice della Navigazione, per una generica attività definita "trasporto merci", e andava interpretata, quest'attività, da parte dell'Autorità di Sistema, per tutti coloro che entravano in porto anche solo per consegnare i carichi o i bilici, che poi venivano movimentati dalle imprese portuali autorizzate, e non veniva interpretata più esattamente solo per quei trasportatori che movimentavano le merci all'interno del porto, magari da una banchina all'altra, perché tale è la corretta interpretazione.

**Il Presidente** risponde spiegando che chiunque entri in porto, a qualunque titolo, per svolgere una qualunque attività, per varcare l'area sterile deve essere iscritto nel registro di cui all'art. 68, c. 2 C.N.. Da un lato, è stato esteso tale obbligo a tutti, ma sono state semplificate due cose: l'iscrizione al 68 non è del singolo operatore, ma della sua azienda. Inoltre, è stata semplificata l'iscrizione al 68, che attualmente è a livello di sistema, quindi, prima chiunque si iscrivesse ad Olbia, non poteva operare a Porto Torres, chiunque si iscrivesse a Cagliari, non poteva operare a Oristano, uno adesso si iscrive al 68 e può operare in tutti i porti della Sardegna. E' stato ridotto notevolmente il costo di iscrizione e sono state semplificate le operazioni di iscrizione, perché prima in alcuni casi al nord ci si iscriveva per un anno, e poi si doveva rinnovare ogni anno, mentre ora l'iscrizione è quadriennale. In precedenza si trovavano in porto soggetti che operavano senza avere un titolo per farlo.

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco** invita il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant a mettere per iscritto le eventuali criticità e a trasmetterle, in maniera che possa essere oggetto, nella successiva riunione, di qualche intervento per risolverle, magari anche rivisitando i Regolamenti in applicazione di quell'ordinanza per la sosta dei mezzi all'interno delle banchine.

**Il Presidente** risponde che si tratta di un problema che al momento non ha affrontato, perché l'estate è un periodo sempre troppo confuso, però i porti AdSP non hanno la capacità tecnica di security e di carattere industriale per essere i parcheggi di imprese che hanno costruito gran parte del loro processo industriale, utilizzando impropriamente gli spazi portuali come parcheggio gratuito illimitato per i propri mezzi. Vi sono interi comparti produttivi della regione che hanno basato la loro attività industriale, utilizzando il parcheggio del porto, ma così non può funzionare, perché si stanno occupando spazi pubblici, e allora, a questo punto, esiste un solo sistema per disciplinare: si sta in franchigia fino ad un certo numero di ore, dopodiché, se si vuole utilizzare l'area portuale, o retroportuale, si paga. E quello diventa un disincentivo.

**Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant** chiede un incontro operativo perché alcuni punti sono migliorabili, non per cambiarne totalmente il senso.

**Il Presidente** assume l'impegno, dopo la pausa estiva, di fissare un incontro con l'Associazione Agenti Marittimi Raccomandatari e Spedizionieri.

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco** prosegue, affermando di prendere atto che la contrattazione di secondo livello dei dipendenti dell'Autorità Portuale sarà oggetto di approvazione nella successiva riunione. Dal momento che la contrattazione di secondo livello è finalizzata ad un migliore efficientamento di tutta la macchina amministrativa dell'Ente, chiede di sapere, anche in relazione ai possibili dislocamenti dell'attività nei 7 porti della Sardegna, se si stia procedendo con il completamento della pianta organica.

**Il Presidente** risponde affermativamente. Nella giornata del 4 agosto saranno espletate le prove scritte per 16 posti messi a concorso. Quindi, ci saranno le prove orali, ed entro ottobre si dovrebbero avere 16 nuovi



dipendenti assunti, che poi, ovviamente, consentiranno anche di avere una graduatoria di idonei per arrivare fino a 22 unità, con il completamento della pianta organica.

**Il rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco** ricorda che nell'ultima riunione dell'Organismo, fra le "Varie ed eventuali", il Presidente ha introdotto un argomento non compreso all'ordine del giorno, relativamente all'annosa questione del Piano Regolatore del Porto di Olbia e di Golfo Aranci, e che la posizione dell'AdSP continua ad essere quella di definire tale materia solo in seguito alla definizione del Piano Regolatore di Sistema. Ricorda di avere dimostrato in più occasioni il proprio dissenso sul tema, e coglie ulteriormente l'occasione per sottolineare che Cagliari ha un proprio Piano Regolatore, mentre Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres non lo hanno. Però Olbia e Golfo Aranci hanno un Piano Regolatore adottato e la legge prevede espressamente che possano essere portati a compimento con la legislazione di allora, non dovendo sottostare al Piano Regolatore di Sistema. Ribadisce, pertanto, il proprio forte dissenso rispetto a tale interpretazione ed alle conseguenze nefaste per i porti di Olbia e Golfo Aranci, il porto di Porto Torres è un capitolo a sé.

**Il Presidente** risponde spiegando che è stata affidata la redazione del DPSS, quindi entro l'autunno si avrà la bozza del documento. In termini di velocità ha, comunque, avviato uno studio anche per verificare quanto sostenuto dal rappresentante dei lavoratori delle imprese che operano in porto Francesco Monaco. L'unico porto con un Piano Regolatore approvato è quello di Cagliari, gli altri non lo hanno. Il Piano Regolatore di Olbia e Golfo Aranci è nato male, poiché è nato come Piano di Olbia e Golfo Aranci, due realtà completamente diverse. Quindi, per scindere il Piano Regolatore di Olbia da quello di Golfo Aranci, e fare solo la parte di Olbia, spiega che dovrebbe rifare ex novo il Piano Regolatore di Olbia. Pertanto, piuttosto che fare il Piano Regolatore di Olbia, si procede con il DPSS, e fa un ragionamento complessivo di sistema. Finalmente il DPSS sta vedendo luce, ne discuterà con tutti i Sindaci di ciascun porto, con tutte le realtà locali di ciascun porto, e si farà un Piano Regolatore, a quel punto, per ciascun porto. Ritiene, entro il 2022, di avere approvati i Piani Regolatori almeno dei principali porti.

**Il rappresentante degli agenti e raccomandati marittimi Michele Pons** chiede di essere aggiornato sul rinnovo del servizio del ritiro rifiuti, in particolare del servizio smaltimento delle acque di sentina con bettolina.

**Il Presidente** risponde che il piano è in fase di redazione. Fa presente che nel 2020 è stata emanata una nuova Direttiva comunitaria, che, però, non ha un provvedimento italiano di recepimento. Spiega che non può fare un Piano sulla base del vecchio DM, che a sua volta è basato sulla vecchia Direttiva, bisogna attendere e capire come lo Stato italiano recepirà la nuova Direttiva. Comunque, CentraLabs dell'Università di Cagliari sta raccogliendo una serie di dati molto importanti, e auspica di potersi presentare lo studio all'approvazione della Regione in autunno.

**Il Dott. Lorenzo Fadda per Confcommercio – Invitato permanente senza diritto di voto** intende condividere con i componenti l'Organismo la forte preoccupazione dei propri associati che fanno importazione, sia perché il costo degli oli ormai ha raggiunto cifre importanti, oltre 15-16.000 dollari per far arrivare un contenitore a Cagliari, ma, soprattutto, perché ogni qualvolta vengono aperti dei booking per portare i contenitori dalla Cina o dall'estremo Oriente e farli arrivare su Cagliari, si ha la forte sensazione che vi sia un tentativo per disincentivare Cagliari come porto finale ed utilizzare altri porti per velocizzare i tempi di arrivo. Informa che la settimana precedente, per esempio, in Cina hanno lasciato a terra 5 containers che avevano già il booking e dovevano essere imbarcati. Chiede, pertanto, di sapere se vi siano novità sul Porto Canale per quanto riguarda gli operatori futuri.



**Il Presidente**, in merito al Porto Canale, comunica che sono in atto importanti interlocuzioni, che fanno ben sperare. Si tratta di una situazione molto complessa, però si sono aperti spiragli interessanti. Per quanto riguarda, poi, il traffico import-export del Porto Canale di Cagliari, attualmente ha raggiunto 50.000 pezzi tra pieni e vuoti, oggi post-pandemia, secondo gli ultimi dati si dovrebbe arrivare tra i 40 e i 42.000. Informa che il 3 luglio il precedente concessionario ha riconsegnato i beni in perfetto stato di ripristino e il porto è in ottime condizioni, quindi si spera possa esserci un'importante ripresa.

**Il rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 Giancarlo Acciario** interviene relativamente ad una concessione demaniale a Porto Torres, un capannone nel porto commerciale, che è stato liberato dalle imbarcazioni, le quali sono state trasferite nell'area dietro la palazzina ex ASI. A prescindere dal fatto che presume si tratti di imbarcazioni sequestrate dalla Capitaneria, ritiene che non sia, con tutte le cose che si stanno facendo per rendere il porto agibile, una buona immagine. Si tratta di imbarcazioni da dismettere, sarebbe opportuno trovare, con l'Autorità o con la Capitaneria, la dismissione definitiva, in modo che non vengano occupati spazi che possono essere utilizzati per il lavoro in porto. D'altra parte, se corrisponde al vero, che nel capannone andrà una società di padel, ha inteso in tal modo segnalare.

**Il Presidente** afferma che il capannone è stato chiesto in concessione per l'attività di padel, ma era totalmente vuoto. Tra l'altro, ha avuto una specifica richiesta da parte del Comune di Porto Torres, per cercare di valorizzare in termini di sottrazione all'abbandono. Per quanto riguarda le barche, promette di informarsi e, nel caso, di provvedere a smaltirle. Terminata la trattazione dei punti all'ordine del giorno e non essendovi ulteriori interventi, ringrazia i componenti l'Organismo di partenariato della risorsa mare per avere partecipato e dichiara conclusa la seduta alle ore 12.10.

Il Segretario Generale  
Avv. Natale Ditel

Il Presidente  
Prof. Avv. Massimo Deiana