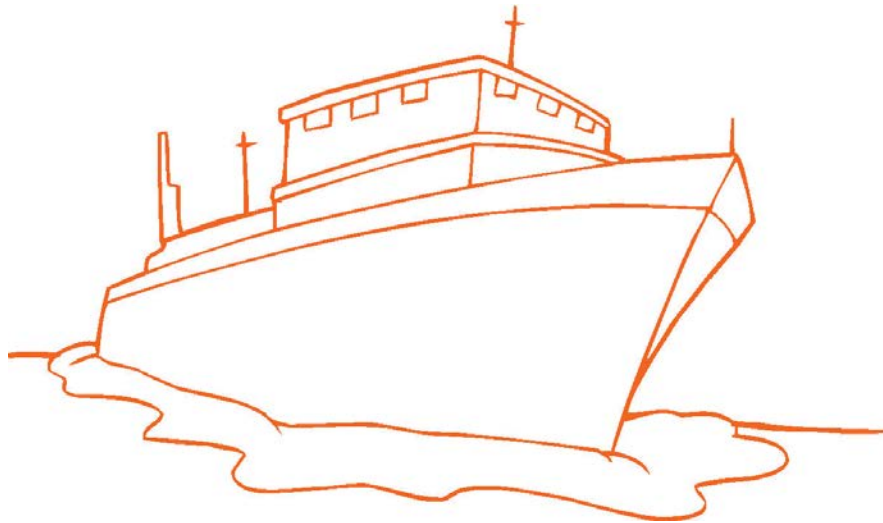


P.O.T.



2017 – 2019



Introduzione	5
2. Analisi dei traffici e prospettive	5
2.1 Trasporto passeggeri	
Olbia	
Golfo Aranci	
Porto Torres	
2.2 Trasporto merci	
Olbia	
Golfo Aranci	
Porto Torres	
2.3 Mercato crocieristico	
3. Programmazione e realizzazione delle opere portuali – i piani regolatori portuali	11
3.1 Infrastrutture e opere portuali - Lavori programmati ed in fase di realizzazione	
3.2 I piani regolatori portuali - I nuovi piani regolatori dei porti di Olbia, Golfo aranci e Porto Torres nella procedura di V.A.S.	
4. Organizzazione, risorse umane ed attività istituzionale	24
4.1 Risorse umane	
4.2 I sistemi informatici	
4.3 Demanio marittimo	
4.4 Operazioni e servizi portuali	
4.5 Security portuale - Normativa di riferimento - I piani di sicurezza - Il servizio di sicurezza - Attrezzature volte ad aumentare il livello di sicurezza - Attività prevista per l'esercizio 2017	
4.6 Pianificazione accosti	
4.7 Marketing e attività' promozionali	
5. L'innovazione e lo sviluppo	44
5.1. La partecipazione ai progetti comunitari - Il progetto Futuremed - Il progetto Optimed	
5.2 Il piano energetico ambientale	
5.3 Ipotesi di un sistema di gestione ambientale: Self diagnosis method - Port environmental review system	
5.4. Il sistema informativo portuale (pcs)	

ART. 9 COMMA 3, LETTERA A) LEGGE 84/94 E D. LGS. N. 169
PRESENTATO AL COMITATO PORTUALE IL GIORNO 28 OTTOBRE 2016

INTRODUZIONE

PREMESSA

L'entrata in vigore, in data 15 settembre 2016, del Decreto Legislativo n. 169 - che modifica la legge n. 84/94 dettando le disposizioni transitorie per l'attuazione della nuova *governance* dei porti – ma anche la richiesta di slittamento dell'applicazione delle suddette disposizioni presentata, nella medesima data, dalla Regione Sardegna, ha determinato un nuovo scenario e, oltremodo, ridotto l'orizzonte temporale di pianificazione. Il presente Piano Operativo Triennale 2017 – 2019, pertanto, conferma quanto già tracciato nel precedente documento (relativo al triennio 16 – 18), mantenendo fermi alcuni capisaldi sui quali delineare la programmazione. L'analisi dei dati che verrà proposta nel capitolo successivo, infatti, conferma un rapido riallineamento dei tre scali ai numeri record degli anni 2009 – 2010, con una crescita, rispetto al 2015, stimabile attorno al 20 per cento ed un posizionamento tra i primi posti nelle classifiche dei porti passeggeri del Mediterraneo.

Numeri che richiedono una maggiore attenzione verso la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti portuali e ai servizi di interesse generale. Interventi, questi, che saranno inoltre indispensabili per soddisfare le esigenze di un'industria crocieristica sempre più rivolta a navi extra large e a *policy* stringenti sulla

sicurezza della navigazione. Ma anche verso nuove scommesse sulle tematiche ambientali, come la predisposizione degli scali, in particolare Porto Torres, al rifornimento del Gas Naturale Liquido e la strategia, condivisa con gli armatori, per la riduzione delle emissioni delle navi. Si conferma l'attenzione dell'Ente verso il demanio ed il rilascio di nuove concessioni volte a favorire l'imprenditorialità locale; al lavoro portuale, in particolare alle misure di safety applicate dalle imprese operanti nei tre porti; alla security e agli accosti quali settori strategici per la competitività degli scali.

ANALISI DEI TRAFFICI E PROSPETTIVE

2.1 TRASPORTO PASSEGGERI

Come già ampiamente descritto in sede di Piano Operativo Triennale 2016 – 2018, i porti del Nord Sardegna proseguono la loro ripresa nei traffici passeggeri e merci, raggiungendo un indice di crescita che supera il 21 per cento in soli otto mesi rispetto al 2015. Ed è proprio con riferimento allo scorso anno che, secondo lo studio presentato dall'Associazione MedCruise durante la 49ma Assemblea Generale di Tenerife, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres hanno registrato il primo posto in Italia ed il secondo nel Mediterraneo, dopo il Pireo, per traffico passeggeri su traghetti superiori a 50 mt di lunghezza.

Most busy MedCruise Ports Ferry traffic by ship category



Ferry Pax (>50m)			Ferry Pax (<50m)		
#	Port	2015	#	Port	2015
1	Piraeus	6.702.030	1	Piraeus	9.748.393
2	North Sardinia Ports	3.780.082	2	Naples	6.324.192
3	Balearic Islands	2.296.976	3	Messina	5.786.497
4	Bastia/North Corsica	2.116.144	4	Portoferraio	2.672.111
5	Kavala	1.945.922	5	Balearic Islands	2.646.678

Ferry Calls (>50m)			Ferry Calls (<50m)		
#	Port	2015	#	Port	2015
1	Balearic Islands	11.055	1	Messina	61.234
2	Kavala	8.250	2	Naples	48.957
3	North Sardinian Ports	7.089	3	Balearic Islands	26.299
4	Piraeus	4.725	4	Corfu	12.934
5	Patras	3.318	5	Portoferraio	10.264

#49MedCruiseGA

OLBIA

Per quanto riguarda lo scalo dell'Isola Bianca, i movimenti nave sono aumentati di 1.060 unità, passando da 3.323 del 2015 a 4.383 dell'anno in corso (+31,9 %); crescita che influisce sul numero passeggeri, che passa da 1.882.398 del periodo gennaio – agosto 2015, a 2.287.977 del 2016 (+ 21,55 per cento in otto mesi). Crescono del 26,71 per cento anche le auto e i camper al seguito (da 598.760 del 2015 passano a 758.675 del 2016). Ma il dato più significativo è, sicuramente, quello del solo mese di agosto, con 859.707 passeggeri (circa 30 mila al giorno) e 276.912 veicoli al seguito, rispettivamente il 15,5 e 17,7 per cento in più rispetto allo stesso periodo 2015.

Mese	Tot. Navi di Linea		
	2015	2016	diff. %
Gennaio	269	322	19,70%
Febbraio	274	317	15,69%
Marzo	296	356	20,27%
Aprile	310	386	24,52%
Maggio	324	472	45,68%
Giugno	522	710	36,02%
Luglio	612	878	43,46%
Agosto	716	942	31,56%
Totali	3.323	4.383	31,90%

Mese	Passeggeri		
	2015	2016	diff%
Gennaio	56.708	57.146	0,77%
Febbraio	31.737	38.980	22,82%
Marzo	47.621	69.635	46,23%
Aprile	81.934	91.525	11,71%
Maggio	116.321	142.850	22,81%
Giugno	277.596	353.991	27,52%
Luglio	526.295	674.143	28,09%
Agosto	744.186	859.707	15,52%
Totali	1.882.398	2.287.977	21,55%

Auto + camper			
Mese	2015	2016	diff.%
Gennaio	18.000	19.755	9,75%
Febbraio	10.896	13.288	21,95%
Marzo	12.564	23.986	90,91%
Aprile	28.733	32.653	13,64%
Maggio	39.804	51.313	28,91%
Giugno	91.345	121.551	33,07%
Luglio	162.070	219.217	35,26%
Agosto	235.348	276.912	17,66%
Totali	598.760	758.675	26,71%

Passeggeri			
Mese	2015	2016	diff%
Gennaio	4.831	8.088	67,42%
Febbraio	3.864	3.898	0,88%
Marzo	5.401	10.378	92,15%
Aprile	12.054	13.747	14,05%
Maggio	25.048	29.422	17,46%
Giugno	65.370	78.402	19,94%
Luglio	113.734	134.195	17,99%
Agosto	162.461	164.813	1,45%
Totali	392.763	442.943	12,78%

GOLFO ARANCI

Sulla stessa linea di crescita di Olbia, anche Golfo Aranci, che sale del 13 per cento sul numero delle corse nave (da 683 dello scorso anno a 772 di quello in corso); stessa percentuale (+ 13 %) anche per i passeggeri: da 392.763 dello scorso anno a 442.943 del 2016. Aumentano del 9,9 per cento anche auto e camper al seguito (da 127.065 a 139.599 dello stesso periodo gennaio – agosto 2016).

Auto + camper			
Mese	2015	2016	diff.%
Gennaio	1.682	2.858	69,92%
Febbraio	1.315	1.447	10,04%
Marzo	1.917	3.514	83,31%
Aprile	4.092	4.440	8,50%
Maggio	7.663	8.485	10,73%
Giugno	21.944	24.199	10,28%
Luglio	36.487	42.518	16,53%
Agosto	51.965	52.138	0,33%
Totali	127.065	139.599	9,86%

Tot. Navi di Linea			
Mese	2015	2016	diff. %
Gennaio	52	61	17,31%
Febbraio	56	54	-3,57%
Marzo	54	74	37,04%
Aprile	50	62	24,00%
Maggio	84	78	-7,14%
Giugno	131	144	9,92%
Luglio	132	147	11,36%
Agosto	124	152	22,58%
Totali	683	772	13,03%

PORTO TORRES

Consistente anche la crescita degli otto mesi per lo scalo di Porto Torres, con il numero dei movimenti nave che sale del 29,35 per cento (da 954 a 1.234). Crescita del 27,4 per cento, invece, per il numero dei passeggeri in arrivo e partenza, che passano da 533.138 del 2015 a 679.406 dell'anno in corso. Stessa percentuale di incremento anche per le auto al seguito, che passano da 170.476 dello scorso anno a 221.239 del 2016.

Navi Ro - Pax			
Mese	2015	2016	diff%
Gennaio	64	100	56,25%
Febbraio	62	94	51,61%
Marzo	70	102	45,71%
Aprile	90	116	28,89%
Maggio	110	152	38,18%
Giugno	172	196	13,95%
Luglio	174	224	28,74%
Agosto	212	250	17,92%
Totali	954	1.234	29,35%

Passeggeri			
Mese	2015	2016	diff%
Gennaio	17.646	23.151	31,20%
Febbraio	10.849	15.539	43,23%
Marzo	16.683	29.939	79,46%
Aprile	29.954	36.683	22,46%
Maggio	40.892	49.123	20,13%
Giugno	78.100	92.066	17,88%
Luglio	131.199	175.202	33,54%
Agosto	207.815	257.703	24,01%
Totali	533.138	679.406	27,44%

Auto + camper			
Mese	2015	2016	diff%
Gennaio	5.817	7.816	34,36%
Febbraio	3.478	5.489	57,82%
Marzo	5.325	9.984	87,49%
Aprile	8.576	11.056	28,92%
Maggio	11.636	13.431	15,43%
Giugno	25.544	30.026	17,55%
Luglio	43.924	57.511	30,93%
Agosto	66.176	85.926	29,84%
Totali	170.476	221.239	29,78%

2.2 TRASPORTO MERCI

OLBIA

A conferma di quanto esposto nel precedente P.O.T., anche sul settore merci su gommato, relativamente al periodo gennaio – agosto 2016, il porto di Olbia prosegue il trend positivo con una crescita del 9,56 per cento, circa 206 mila in più rispetto all'anno precedente. Positivo anche

il dato relativo ai mezzi pesanti in movimento, pari a più 9,4%.

Tonn. Merce varia			
Mese	2015	2016	diff. %
Gennaio	321.736	316.651	-1,58%
Febbraio	325.505	337.686	3,74%
Marzo	377.502	371.576	-1,57%
Aprile	361.538	368.922	2,04%
Maggio	361.026	391.999	8,58%
Giugno	350.865	415.075	18,30%
Luglio	338.441	435.686	28,73%
Agosto	277.324	335.841	21,10%
Totali	2.713.937	2.973.436	9,56%

Veicoli industriali			
Mese	2015	2016	diff. %
Gennaio	16.685	17.069	2,30%
Febbraio	18.326	19.267	5,13%
Marzo	20.291	21.307	5,01%
Aprile	19.877	20.916	5,23%
Maggio	20.615	22.719	10,21%
Giugno	20.309	23.120	13,84%
Luglio	19.213	22.884	19,11%
Agosto	16.594	18.901	13,90%
Totali	151.910	166.183	9,40%

PORTO TORRES

In leggera flessione, invece, il tonnellaggio delle merci su gommato in movimento da e per Porto Torres. Il decremento rispetto agli otto mesi del 2015 si attesta attorno all'1,13 per cento, circa 9 mila tonnellate in meno. Diminuzione che interessa anche i mezzi pesanti in arrivo a partenza, che scendono del 4,10 per cento, appena 1700 unità in meno.

Tonn. Merci Ro - Ro			
Mese	2015	2016	diff%
Gennaio	92.706	84.394	-8,97%
Febbraio	97.736	88.313	-9,64%
Marzo	111.070	95.841	-13,71%
Aprile	99.155	97.308	-1,86%
Maggio	107.656	94.489	-12,23%
Giugno	121.581	103.632	-14,76%
Luglio	122.631	148.522	21,11%
Agosto	93.427	123.883	32,60%
Totali	845.962	836.382	-1,13%

Tonn. Rinfuse secche			
Mese	2015	2016	diff%
Gennaio	112.236	12.036	-89,28%
Febbraio	100.000	94.122	-5,88%
Marzo	80.405	164.570	104,68%
Aprile	163.897	7.826	-95,23%
Maggio	-	95.161	
Giugno	81.000	93.006	14,82%
Luglio	89.603	87.878	-1,93%
Agosto	141.698	83.014	-41,41%
Totali	768.839	637.613	-17,07%

Veicoli industriali			
Mese	2015	2016	diff%
Gennaio	4.351	4.437	1,98%
Febbraio	4.525	4.505	-0,44%
Marzo	5.427	5.552	2,30%
Aprile	5.357	4.867	-9,15%
Maggio	5.716	5.257	-8,03%
Giugno	5.949	5.155	-13,35%
Luglio	5.521	5.685	2,97%
Agosto	4.053	3.766	-7,08%
Totali	40.899	39.224	-4,10%

In leggero aumento, per lo stesso periodo di riferimento, il numero di navi merci in arrivo e partenza, che salgono del 3,24 per cento, appena 6 in più rispetto al 2015.

Navi merci			
Mese	2015	2016	diff%
Gennaio	22	25	13,64%
Febbraio	26	26	0,00%
Marzo	40	30	-25,00%
Aprile	20	14	-30,00%
Maggio	14	20	42,86%
Giugno	18	30	66,67%
Luglio	26	24	-7,69%
Agosto	19	22	15,79%
Totali	185	191	3,24%

Negativa anche la movimentazione di rinfuse solide, principalmente minerali e sabbia. Il volume del 2016, infatti, diminuisce del 17 per cento, circa 130 mila tonnellate in meno.

Cresce, di contro, la movimentazione delle rinfuse liquide, che registra un più 33,36 per cento rispetto all'anno precedente, (circa 90 mila tonnellate in più).

Tonn. Rinfuse liquide			
Mese	2015	2016	diff%
Gennaio	22.262	33.212	49,19%
Febbraio	38.093	29.663	-22,13%
Marzo	32.901	38.074	15,72%
Aprile	19.731	31.346	58,87%
Maggio	32.175	44.055	36,92%
Giugno	41.417	54.086	30,59%
Luglio	36.467	52.862	44,96%
Agosto	34.296	59.900	74,66%
Totali	257.342	343.198	33,36%

I dati appena analizzati confermano la valenza strategica del sistema portuale del Nord Sardegna per l'economia turistica ed il comparto produttivo isolano. L'investimento, in termini di potenziamento delle corse da e per il "continente" e, nel caso di Golfo Aranci e Porto Torres, verso Francia e Spagna, da parte delle compagnie di navigazione Grimaldi, Moby, Tirrenia e Sardinia Ferries evidenzia l'enorme potenziale degli scali nel soddisfare una richiesta anche elevata di ormeggi disponibili e tempi rapidi nelle operazioni di sbarco ed imbarco. Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres si confermano, dunque, le principali porte dell'Isola da e verso il mare e, proprio per la

posizione strategica, i primi due scali risultano gli unici a consentire ai traghetti tradizionali di effettuare doppie corse giornaliere su Piombino, Livorno e Civitavecchia. Per quanto attiene a Porto Torres, si conferma il ruolo strategico nella direttrice con Genova e in quella, di matrice transfrontaliera, tra lo scalo di Civitavecchia e Barcellona e la Francia.

Alla luce di quanto esposto, sempre nell'ottica di potenziamento dell'economia dei trasporti marittimi, compatibilmente con quanto dettato dalla recente riforma, è fondamentale concludere rapidamente il processo di definizione dei piani regolatori portuali. Per quanto attiene al rilancio della portualità di Olbia, si rende più che mai indispensabile il potenziamento dello scalo di Cocciani, con la realizzazione di nuovi banchinamenti e, più in generale, un'attività di risistemazione dei fondali che consenta il transito di grandi navi, in particolar modo, di porta rinfuse che possano introdurre nuovi scambi economici e fonti occupazionali.

Infrastrutturazione più moderna ed efficiente sarà indispensabile per la più volte annunciata riconversione turistico – commerciale di Golfo Aranci.

Su Porto Torres, il rilancio dei traffici, in particolare quelli commerciali, resta legato alla sua integrazione con altre importanti progettualità (Escavi, Optimed e GNL), grazie ai quale si delinea la possibilità di potenziare la strategicità dello scalo sia nell'ambito del trasporto passeggeri (traghetti e crociere) sia per quello merci su gommato e alla rinfusa.

2.3 MERCATO CROCIERISTICO - TRAFFICO CROCIERISTICO

Con 135 navi da crociera in calendario, il 2016 si configura come un anno di sostanziale tenuta dei traffici rispetto al record di 149 scali registrato nell'esercizio precedente.

I tre porti, forti dell'unicità del territorio, della varietà dell'offerta escursionistica dell'isola in un itinerario, quello nel Mediterraneo, ricco di attrazioni culturali e paesaggistiche, dell'economicità e competitività delle tasse portuali proposte, nonché la posizione strategica nel Mediterraneo, restano un punto di riferimento per le compagnie crocieristiche alla ricerca di mete inedite per la clientela e portualità sempre meno congestionate dal traffico delle grandi navi e capaci di garantire maggiore flessibilità nell'assegnazione degli accosti. Per il prossimo triennio restano aperti alcuni scenari di carattere internazionale che potrebbero comportare una flessione del numero di scali nei porti italiani. Dalla redistribuzione dei traffici, con il ripristino della sicurezza nello scalo di Tunisi La Goulette, che porterà al graduale riposizionamento delle navi sul Nord Africa, alla saturazione e al passaggio ad una fase di stasi del mercato nel Sud Europa che potrebbe determinare oscillazioni negative nell'ordine di qualche punto percentuale. Per il 2017, stando ai recenti studi sulla crocieristica, si prevede una sostanziale tenuta del sistema, con un rilancio deciso su Porto Torres che, dal mese di giugno, ospiterà 17 scali, nella formula del *turnaround*, della Costa NeoRiviera, ai quali si aggiungeranno altre toccate della di altre compagnie. Un dato di ripresa che, intercettando diverse rotte, contribuisce a conferire all'Autorità Portuale una maggiore offerta sull'industria delle crociere, mantendendo,

comunque, alto il numero delle navi in calendario.

Alla luce dello scenario delineato, il prossimo triennio richiede un ulteriore investimento infrastrutturale che permetta di accogliere in sicurezza le navi da crociera. Gli ultimi prodotti della cantieristica navale continuano la tendenza al gigantismo, con lunghezze che si avvicinano, e in molti casi superano, i 320 metri.

Per quanto riguarda il porto di Olbia, le indicazioni pervenute dalle compagnie crocieristiche confermano il necessario e continuo adeguamento e manutenzione dei fondali, ma anche una rivisitazione del layout portuale, già in buona parte inserita nel piano regolatore in fase di approvazione, con l'allungamento delle banchine attualmente destinate alle crociere e la creazione di un terminal passeggeri dedicato.

Con riferimento a Golfo Aranci, nelle more dell'approvazione definitiva del PRP e la messa in opera del nuovo molo crocieristico, diventa fondamentale la disponibilità del pontile est, dal 2016 dotato di una rinnovata stazione marittima, per l'ormeggio di navi di medie dimensioni. Resta, comunque, strategica la possibilità dell'ormeggio in rada – unico nei porti di competenza - molto apprezzato dalle compagnie che fanno riferimento ad un mercato “d'élite” e che cercano massima riservatezza e tranquillità per i loro clienti.

Riguardo allo scalo di Porto Torres, la risistemazione di parte della pavimentazione del molo Asi 2, la cui lunghezza spera i 330 metri, unita ad una profondità dei fondali pari a meno 12 mt, ha consentito all'Autorità Portuale di inserire lo stesso, in alternanza alle operazioni di carico e scarico merci, nel ventaglio di infrastrutture da dedicare al crocierismo. La banchina, infatti, è la prima per lunghezza,

profondità e spazi di manovra, adatta ad accogliere le navi superiori ai 300 metri, aprendo le porte al mercato americano che, nel Mediterraneo, ricerca nuove mete e porti accoglienti. Si rivelerà strategico, sempre per Porto Torres, il dragaggio del Porto Civico, con particolare attenzione al Dogana Segni, lungo 300 metri e situato in una posizione, a pochi metri dal centro storico, ottimale per il sistema crocieristico e per l'economia della città, ma anche alla Banchina Alti Fondali, la cui dimensione (nonostante il progetto di resecazione) consentirebbe, attraverso un'adeguata opera di escavo, l'ormeggio di navi extra large a ridosso del centro urbano. Entrambi gli ormeggi, entro il mese di settembre 2017, saranno serviti dal terminal passeggeri, attualmente in fase di realizzazione, che congiungerà il porto all'esistente stazione marittima di competenza del Comune.

PROGRAMMAZIONE E REALIZZAZIONE DELLE OPERE PORTUALI. I PIANI REGOLATORI PORTUALI

3.1 INFRASTRUTTURE E OPERE PORTUALI

LAVORI PROGRAMMATI ED IN FASE DI REALIZZAZIONE

Olbia - Golfo Aranci - Cocciani - Porto Torres

Le opere previste, già finanziate, nei precedenti Programmi Triennali ed in previsione per il prossimo triennio, in attesa di realizzazione o appalto ed in linea con gli obiettivi dello sviluppo dell'intero sistema Portuale che l'Ente

si è imposto di raggiungere, si possono suddividere in lavori e servizi.

In particolare si evidenzia una nuova impostazione delle attività. Infatti, come si può evincere, gli appalti di lavori (accordo Quadro in primis) e di servizi (elettrico, spazzamento, verde), hanno tutti carattere di sviluppo pluriennale: triennale, quadriennale e, in alcuni casi, a scelta dell'Autorità portuale, anche della durata di sei anni.

In particolare, il porto di Olbia sarà oggetto delle seguenti attività lavorative:

Lavori per l'eliminazione delle sgrottature dei moli Isola Bianca

Questo intervento, del quale è stato redatto il progetto esecutivo, fa parte del complesso di opere che mirano alla manutenzione delle infrastrutture esistenti. Esso prevede la manutenzione delle banchine, in maniera da garantirne piena efficienza e sicurezza.

Lavori di manutenzione straordinaria e sistemazione piazzali 4-5-6-7 del porto Isola Bianca

Con tale intervento, l'Ente si propone di sistemare i piazzali attraverso il ripristino della pavimentazione stradale, attualmente disconnessa, anni addietro occupata dalla vecchia Stazione Ferroviaria.

Lavori di delimitazione del molo 1 bis

Con tale intervento, l'Ente si propone di delimitare i piazzali e creare uno spazio per lo

stoccaggio dei mezzi pesanti e mezzi commerciali in arrivo e partenza.

Si evidenzia che è in fase di conclusione l'intervento di realizzazione dell'impianto anticendio e emessa a norma dell'impianto idrico. I lavori, che consistono nel completamento e la messa a norma degli impianti tecnologici di fondamentale importanza per la sicurezza, sono in fase di conclusione.

Per quanto riguarda il porto di Golfo Aranci, saranno strategici:

Lavori di manutenzione alla Banchina e Scassa del Pontile Est

Tra le opere di manutenzione, adeguamento e completamento del porto commerciale rientrano i lavori di manutenzione della banchina e della scassa. I lavori di cui sopra riguarderanno la rimozione e la sostituzione con altro sistema (IPE140) della piastra d'appoggio dei portelloni delle navi che vi attraccano. Allo stato attuale, tale piastra versa in condizioni non idonee all'uso a cui è destinata, in quanto degradata e deformata in più parti. Verranno altresì rimossi i respingenti lignei, i parabordi cilindrici e yokoama ancorati alla stessa scassa e sostituiti con nuovi parabordi. Questa opera sarà preceduta da un intervento di caratterizzazione e movimentazione del materiale lapideo presente nella scassa al fine di garantire delle batimetriche non superiori a -7,50 m s.l.m.m..

Sono in fase di conclusione i seguenti lavori:

La manutenzione straordinaria e l'adeguamento dei locali della stazione marittima in ottemperanza alle normative sulla security (installazione radiogeno)

Tale intervento, che sarà concluso entro il 2016, è consistito nell'adeguare la struttura esistente, realizzata negli anni 60 e destinata all'accoglienza dei passeggeri in transito nel porto, alle nuove esigenze logistiche di accoglienza e di controllo imposto dalle attuali normative comunitarie.

Mentre si è concluso il potenziamento dell'impianto di illuminazione portuale. L'intervento, collaudato nel mese di ottobre, ha previsto la messa a norma e l'ampliamento dell'impianto di illuminazione del porto commerciale di Golfo Aranci. Rientra tra le opere di manutenzione ed adeguamento del porto commerciale iniziato con i lavori di prolungamento del pontile est collaudati nel mese di settembre.

Porto Torres

Il porto di Porto Torres, costituito, com'è noto, dal Porto Civico e dal Porto Industriale, conferma una valenza strategica per l'Ente che ha pianificato, e sta tuttora realizzando, numerosi interventi infrastrutturali. Primaria importanza riveste il progetto dell'"Hub Portuale di Porto Torres", che prevede il prolungamento dell'Antemurale di Ponente ed il taglio della Banchina Alti Fondali, finanziato con fondi CIPE con delibera n°62/2011, per la

quale l'Ufficio Tecnico della sede di Porto Torres ha già redatto il progetto preliminare. Per quanto riguarda tale opera, a seguito delle operazioni di gara, è stato individuato l'operatore economico. Attualmente sono in fase di acquisizione i nulla osta sul progetto definitivo. Nel 2016, lo stesso è stato oggetto di successivi approfondimenti da parte della Regione Sardegna – Assessorato all'Ambiente, del Ministero dei Beni Culturali e, per quanto riguarda la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA (ex art.20 del D.Lgs n°152/2006 e ss.mm.ii.), da parte della specifica Commissione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. A seguito dei numerosi tavoli tecnici e dei predetti approfondimenti, nel mese di settembre l'Autorità portuale, nella sede del Ministero dell'Ambiente a Roma, alla presenza dei funzionari incaricati, ha concordato l'accoglimento di ulteriori approfondimenti tecnici sul processo di Valutazione di Impatto Ambientale, addivenendo all'implementazione del progetto definitivo con ulteriori elaborati (studi idrodinamici e ambientali), al fine di poter procedere celermente, e senza ulteriori integrazioni e conseguenti rallentamenti nell'iter, alla successiva realizzazione dell'opera.

In un'ottica di crescita delle potenzialità del porto, e a seguito dei lavori di caratterizzazione del bacino, l'Ente ha ottenuto i nullaosta dell'ARPAS e della Provincia di Sassari per l'avvio del "1° Lotto - Darsena servizi"; tale intervento in fase conclusiva (termine dei lavori

previsti entro il 2016), consentirà il trasferimento del naviglio da pesca, così da poter destinare, in maniera definitiva, la darsena di levante, tutt'ora occupata dai pescherecci, alla nautica da diporto. A completamento del 1° lotto ha già seguito l'approvazione del progetto preliminare del 2° Lotto della suddetta.

Sono altresì in fase conclusiva i lavori di ristrutturazione della banchina Alti Fondali, attraverso interventi di consolidamento strutturale e di ristrutturazione generale. Per quanto riguarda tale opera, i lavori, consegnati il 30.11.2015, dovranno essere completati entro il 28.03.2017.

In ambito di revisione della viabilità interna all'ambito portuale, nel 2016 è stato concluso il tratto di interconnessione viaria tra le banchine di Ponente ed il Porto Civico. Tale intervento ha favorito un nuovo e più funzionale sistema di intermodalità dei passeggeri e messo a disposizione una vasta area parcheggi per sosta breve per auto e mezzi pesanti. Resta, per il 2017, da concludere il progetto di completamento della gradinata di accesso dal lato banchine - realizzata per consentire la fruizione dei ritrovamenti archeologici sistemati in un sottostante grande spazio ipogeo - con l'inserimento di una rampa di accesso al livello superiore (livello strada - via A.Bassu). L'area sottostante, proprio per la valenza storica, archeologica, nonché strategica per le attività turistiche, sarà valorizzata con degli interventi di conservazione e fruizione dei reperti rinvenuti.

Ulteriori opere previste nel Porto di Porto Torres, già finanziate nei precedenti Programmi

Triennali, ma in attesa di realizzazione o appalto, sono:

- la realizzazione dello scalo di alaggio e varo per le imbarcazioni. Con determina n° 26592/970 del 28 luglio 2014, la Regione Autonoma della Sardegna ha finanziato l'opera con 3 milioni di euro. L'ufficio tecnico della sede di Porto Torres ha già redatto il Progetto di fattibilità e avviato le procedure per le caratterizzazioni ambientali preliminari.

Sempre l'ufficio tecnico della sede di Porto Torres ha predisposto il progetto di fattibilità, per la riqualificazione, manutenzione, completamento e trasforazione del "mercato ittico" in centro servizi per il porto. Tale intervento consentirebbe, in primo luogo, di ricevere gli uffici della sede di Porto Torres dell'Autorità Portuale (tutto il primo piano) e, nel contempo, permetterebbe a tutti gli operatori portuali (piloti, ormeggiatori, ecc..) di avere una "residenza" interna e strettamente connessa al porto commerciale.

Per quanto attiene alla manutenzione e ai dragaggi dei fondali del porto commerciale di Porto Torres, dopo apposita caratterizzazione dei fondali, nel 2017 si procederà con l'approfondimento del porto commerciale a -10, almeno per i moli di ponente, Alti fondali e il bacino di evoluzione e di un fondale di - 8 per la banchina della Dogana Segni.

Sempre nell'ambito delle opere di rilancio della portualità, sono stati completati i lavori di rimodulazione degli ormeggi destinati alla pesca ed al diporto del Porto Commerciale di Porto Torres, che prevede la riorganizzazione per le

imbarcazioni da pesca e da diporto nel porto commerciale. A seguito dell'Ordinanza n°16/2014 del 09 Maggio 2014 della Capitaneria e della Autorità Portuale, riferita alla disciplina della destinazione delle banchine all'interno del porto commerciale.

A completamento dell'ordinaria amministrazione dei porti, l'Ente, anche al fine di ridurre i tempi di intervento manutentivi, nel rispetto delle procedure d'appalto, sta provvedendo a bandire la gara per stipulare un *Accordo Quadro - Ai sensi dell'art. 54 del D.lgs. n. 50 del 18 aprile 2016.*

L'appalto ha per oggetto principale i "Lavori per la manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale e aree demaniali – quadriennio 2017 – 2020" con riferimento alla circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, costituita dalle aree demaniali marittime e relativi manufatti, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei. L'esecuzione dell'appalto sarà regolato dagli elaborati facenti parte l'accordo quadro, così come definito dal Codice degli appalti, art. 54 del D.Lgs. n.50 del 18 aprile 2016 e ss.mm.ii.. Con tale attività l'Ente intende effettuare la manutenzione delle aree portuali, delle infrastrutture, delle banchine, delle aree demaniali, nonché la manutenzione dei fondali in generale e della canaletta di accesso al porto in particolare. A tal fine, con Deliberazione del Comitato portuale del 29 luglio 2016, è stato vincolato il fabbisogno finanziario per il

suddetto Accordo dal quale si evince che la spesa complessiva ammonta a €18.821.197,24.

Servizi di interesse generale nei i porti di Olbia - Golfo Aranci - Cocciani - Porto Torres

Servizio di gestione, manutenzione ordinaria del servizio di illuminazione portuale, lavori di manutenzione straordinaria e adeguamento normativo del sistema di illuminazione dei porti di Olbia Golfo Aranci, Cocciani e Porto Torres
L'appalto, della durata di tre anni, con la possibilità di estensione fino a sei, si sviluppa a seguito delle necessità di manutenzione ordinaria e straordinaria, preventivamente autorizzata, nell'ambito della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci ed in particolare nell'area portuale del Porto di Olbia-Isola Bianca, Porto Industriale di Cocciani e Porto di Golfo Aranci e Porto Torres e la manutenzione delle cancellate di accesso all'area ad accesso ristretto dei citati porti.

Intento di questo appalto è la manutenzione degli impianti, il loro efficientamento energetico e la loro messa a norma. L'importo previsto per tali attività ammonta a 2.633.550,46

Servizio di manutenzione degli spazi verdi e impianti d'irrigazione nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres

L'appalto, della durata di tre anni con la possibilità di estensione fino a sei, ha per oggetto le attività di manutenzione delle aree

verdi e impianti d'irrigazione, nonché la relativa raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti prodotti, presso discarica autorizzata, da svolgersi nell'ambito del territorio demaniale marittimo dei Porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres.

L'esigenza è di operare una costante manutenzione delle aree verdi dei Porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, all'interno della circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità Portuale in tutte le aree di cui al D.M. 5 marzo 2008 di rettifica del D.M. recante "limiti della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci e per tali attività è stata prevista la somma di euro 1.354.776,59.

Servizio di spazzamento, pulizia e ritiro dei rifiuti nelle strade, piazzali e banchine e nelle aree demaniali portuali comprese nell'ambito della circoscrizione di Olbia e Golfo Aranci – durata n.3 anni

Il contratto, già in essere e della durata di tre anni, a scadenza, pertanto, nel 2018, dell'importo complessivo di euro 2.316.252,33, prevede la prestazione dei servizi di pulizia di strade, piazzali e banchine nonché delle aree demaniali, ricomprese nella circoscrizione e dei servizi di raccolta, trasporto e smaltimento in discarica o impianto di recuper, dei rifiuti presenti nei contenitori disposti all'interno delle aree di competenza della autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci, provvedendo alla perfetta esecuzione della pulizia quotidiana di strade e piazzali, ecc, della raccolta quotidiana e ritiro

dei rifiuti dai cassonetti, trasporto e smaltimento e/o recupero in impianto autorizzato, pulizia periodica delle caditoie stradali per la raccolta delle acque meteoriche, pulizia e/o disostruzione dei pozzetti e delle condotte fognarie mediante l'utilizzo di autospurgo idoneo ed autorizzato, programma di servizio per la derattizzazione, disinfezione, deblattizzazione e disinfestazione, fornitura e gestione di aree attrezzate di stoccaggio di tipo ecologico, svuotamento e trasporto al consorzio obbligatorio degli oli esausti rigenerabile, batterie e accumulatori di piombo e altri rifiuti.

Servizio di spazzamento, pulizia e ritiro dei rifiuti nelle strade, piazzali, banchine e nelle aree demaniali portuali comprese nell'ambito della circoscrizione di Porto Torres

L'appalto, della durata di tre anni, con la possibilità di estensione fino a sei, prevede lo spazzamento, la pulizia delle strade, dei piazzali, dei marciapiedi, e delle banchine comprese nell'ambito portuale di Porto Torres, (porto Commerciale -porto Storico e molo ASI), da eseguirsi sei giorni su sette, giorni festivi esclusi e negli orari stabiliti dal DEC, secondo le esigenze dell'Autorità Portuale, con un numero minimo di 5 operari per 6,5 ore giornaliere, compresa la rimozione, il raggruppamento, la raccolta, il trasporto e il conferimento in discarica dei materiali che potrebbero accumularsi lungo i fronti banchina, battigia e frangi flutti e scogliere, l'asportazione dei residui di materiale sbarcati e abbandonati dalle navi o depositatisi a seguito di mareggiate, ad

esclusione delle alghe; la rimozione, il raggruppamento, la raccolta, il trasporto e il conferimento in discarica dei rifiuti solidi/urbani e assimilabili speciali e non pericolosi e dei rifiuti solidi ed ingombranti prodotti da terzi, quali operatori portuali, concessionari e passeggeri, e abbandonati all'interno delle aree demaniali marittime portuali e quant'altro assimilabile alla categoria dei rifiuti solidi urbani e speciali e non pericolosi; l'innaffiamento e pulizia delle aree dove si effettuano operazioni di sbarco o deposito di prodotti ittici; la pulizia e raccolta di eventuali sostanze liquide disperse sulle strade e piazzali compreso l'onere il trasporto e il conferimento in discarica autorizzata; lo sfalcio periodico delle erbe infestanti della vegetazione spontanea che dovesse crescere nelle aree da pulire (mediante l'uso di decespugliatore); la raccolta quotidiana e ritiro dei rifiuti dai cestini portarifiuti presenti nelle aree demaniali marittime portuali; il carico di tutti i rifiuti sui mezzi di trasporto e il conferimento giornaliero in discarica autorizzata. L'importo di tale finanziamento ammonta a euro 1.919.038,54.

Dragaggi e manutenzione fondali

Il vigente Piano Regolatore Portuale prevede delle significative attività di escavo in zone mai o parzialmente interessate da attività di approfondimento dei fondali. Così come, il nuovo PRP dei Porti di Olbia e Golfo Aranci, nella fase conclusiva di V.A.S., prevede una significativa azione di escavo.

Recentemente, nella realizzazione di piccoli interventi di manutenzione dei fondali si è potuto constatare, dalla caratterizzazione effettuata, che i sedimenti interessati dalle operazioni di escavo hanno caratteristiche qualitative che li rendono idonei ad un eventuale utilizzo come materiale per ripascimento sommerso o reimmersione in apposito sito. Data la peculiarità ambientale e le caratteristiche geomorfologiche e fisiche del Golfo di Olbia, l'aspetto della tutela ambientale assume carattere di rilevanza, soprattutto in presenza nel porto di Olbia di allevamenti di mitili, in particolare, e di molluschi bivalvi, in genere. Pertanto, le azioni di manutenzione ed escavo dei fondali, di gestione dei sedimenti, sono da trattare con la dovuta attenzione, soprattutto in mancanza di un adeguato quadro conoscitivo dell'area di intervento e delle possibili interferenze tra le operazioni di movimentazione dei sedimenti e le attività del mare, sia quelle legate alla pesca ed allevamento, sia quelle legate alle altre attività economiche che si svolgono nel Golfo. Al fine di valutare gli aspetti ambientali marini interessati dai possibili interventi, nell'ottica della maggior tutela degli stessi e alla luce della profonda revisione normativa in corso, occorre sviluppare un percorso di programmazione, di progettazione e realizzazione delle attività di movimentazione dei sedimenti e relativa individuazione di un sito per il deposito dello stesso.

3.2 I PIANI REGOLATORI PORTUALI

L'evoluzione del sistema dei trasporti marittimi ha reso necessario il ridisegno delle rotte e degli scali al servizio del nuovo mercato europeo. In questo mutato scenario, i porti mediterranei hanno progressivamente modificato il proprio ruolo all'interno della catena logistica, fissando, come obiettivo principale, l'arginamento della concorrenza delle realtà nord-europee. Il porto, progressivamente, ha assunto il ruolo di *gateway*, ossia di nodo strategico, per l'accesso ad un sistema più ampio, al fine di realizzare un nodo di interconnessione tra sistemi economici e realtà territoriali europee e con il resto del sistema economico globale.

Si deve rilevare che i principali porti europei, storicamente, si sono sviluppati a partire dalla presenza di un nucleo urbanizzato consolidato. Tale circostanza deve necessariamente aprire una attenta riflessione circa la natura del rapporto città - porto. Bisogna chiedersi se la città si sia sviluppata con il porto o se il porto si sia sviluppato a prescindere dallo sviluppo della città. E' evidente che qualsiasi infrastruttura comporta un'inevitabile modificazione dell'uso dei territori. Nel caso delle infrastrutture portuali, gli impatti che vengono a generarsi, in conseguenza del loro sviluppo, generano ripercussioni sia sul sistema costiero che su quello urbano. In pochi decenni, la città portuale è passata da un rapporto diretto con il mare ad un rapporto diretto con un'altra realtà, il porto. Solo con la costruzione di nuovi porti esterni, ad esempio come Gioia Tauro, il Porto Canale di Cagliari, si è modificato tale rapporto. Tuttavia si deve evidenziare che la realizzazione di tali nuovi porti è destinata prevalentemente alle Merci (container). I porti del Nord-Sardegna, invece, sono caratterizzati dalla presenza di navi ro-pax che trasportano contemporaneamente merci e passeggeri. Per tale tipo di trasporto,

dato il ruolo fondamentale del sistema combinato, e per il raggiungimento dell'equilibrio economico, è necessario "disporre" di una città nelle immediate vicinanze del porto.

Il ruolo delle città portuali nel sistema dei trasporti marittimi è, quindi, fondamentale, sia per lo sviluppo di ampi territori, sia per le stesse città portuali che manifestano sempre più interesse alla crescita del waterfront marittimo/portuale per scopi turistici ricreativi. Le nostre città portuali registrano, a detta di alcuni, un crescente squilibrio fra i benefici economici generati dal porto, tendenti, se non a diminuire, a diffondersi in misura crescente al di fuori della regione portuale, ed il "costo" territoriale ed ambientale della presenza del porto stesso. Questo, probabilmente, quando vero, è dovuto alle mancate rivoluzioni tecnologiche ed organizzative del mondo dei trasporti o, come dicono alcuni, è piuttosto creato dall'inefficienza dei processi decisionali e di planning, dall'inadeguatezza istituzionale, dalle carenze gestionali, organizzative e dall'arretratezza normativa.

Lo sviluppo dei porti deve essere separato dal pernicioso effetto prodotto all'ambiente urbano da un'espansione industriale, spesso non governata e comunque mai governata dal Porto, la quale ha, talvolta, danneggiato aree di pregio significativo dal punto di vista ecosistemico e paesaggistico e inciso notevolmente sulla congestione della viabilità locale generata dai traffici terrestri che si sommano a quelli della città e del porto.

Ciò detto, non sembra convincere l'opinione di chi ritiene che, attualmente, il porto, in quanto luogo di transito di merci, serva solamente agli interessi non cittadini e pregiudichi, di fatto, la qualità della vita urbana.

Piuttosto, è essenziale un adeguato coordinamento tra il porto e la città, non dovendo il primo del tutto trascurare gli interessi locali (in particolare quelli territoriali ed ambientali) e dovendo la seconda assecondare, quanto più possibile, la vocazione e le esigenze di sviluppo del porto, dal quale è in grado di trarre indubbi vantaggi. Attraverso il dialogo e la leale collaborazione tra i vari Enti territoriali, si deve ricercare e trovare il corretto punto di equilibrio tra gli interessi locali e portuali.

Purtroppo, l'attuale regolamentazione nazionale in materia portuale e, soprattutto, la sua applicazione in maniera "riduttiva", crea delle macroscopiche inefficienze nel sistema logistico delle merci, che si riflettono sul rapporto Città/Porto. Pensiamo al cosiddetto "Ambito Portuale", ambito nel quale le Autorità portuali, enti regolatori di un importante mercato rilevante, esplicano la loro funzione. Oggi nell' "Ambito portuale" si includono genericamente le aree del demanio marittimo e portuale, assieme a qualche area di "proprietà privata" sita nelle immediate vicinanze dei porti che ha una valenza strategica per l'attività portuale.

Se, invece, si vogliono restituire alle città marittime i loro waterfront urbani e garantire un efficiente sistema logistico, si dovrà, per forza, rivedere il concetto "applicato" di ambito portuale, peraltro previsto, oggi, dalla nuova legge di riforma portuale. Un concetto riduttivo, non suffragato nemmeno dal vecchio testo della legge 84/1994, infatti il porto esteso era già previsto nella legge 84/1994, ma non è mai stato pienamente attuato, anche se, forse l'Autorità portuale del Nord Sardegna può essere

considerata un precursore di questa integrazione con un sistema portuale ampio.

Forse, oggi, con la nuova riforma portuale si vuole sviluppare questo approccio, di una più ampia Autorità della logistica. Tuttavia se non si doteranno le Autorità portuali di adeguate piante organiche e di una reale Autonomia Finanziaria, appare molto difficile affrontare il tema della "modernizzazione" dei nostri porti e del sistema logistico, con poco più di mille dipendenti in tutta Italia e dei vincoli amministrativi che mal si adattano alle richieste dello shipping che, invece, necessita di interventi in tempo reale.

[I NUOVI PIANI REGOLATORI DEI PORTI DI OLBIA, GOLFO ARANCI E PORTO TORRES ALL'INTERNO DELLA NUOVA PROCEDURA SANCITA DAL D.LGS 169/2016. IL PIANO REGOLATORE DI SISTEMA PORTUALE E IL PIANO](#)

Sulla base di quanto disposto dall'art. 5 della legge 84/1994 (comma 1), il Piano Regolatore Portuale deve delimitare e disegnare rispettivamente l'ambito e l'assetto complessivo Dei porti costituenti il sistema, individuando le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, ivi comprese quelle destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie. Un PRP riveste quindi il ruolo tecnico e giuridico di strumento di sviluppo e gestione (strutturale e funzionale) dell'ambito portuale, oggi concetto molto esteso¹ (aree demaniali e non), attraverso il quale vengono

¹ Ancora non è chiaro quanto sarà esteso il concetto di Sistema, si dovrà attendere la redazione delle nuove linee guida da parte del C.S.LL.PP. . E' facile ipotizzare che, in una regione come la Sardegna, in cui la portualità di

"sistema" avvolge tutto il territorio regionale, le competenze di pianificazione siano talmente estese da essere in concorrenza con i poteri della Regione stessa.

fissate le regole, i criteri e le modalità di utilizzazione delle distinte aree portuali, contemplando anche eventuali scenari di integrazione ed ottimizzazione con le reti di comunicazione territoriale nonché di valorizzazione e salvaguardia dei contesti urbani ed ambientali circostanti.

Le fasi di redazione ed approvazione di un Piano Regolatore di Sistema Portuale previsto dalla legge 84/1994, come modificata dal D.lgs 169/2016, possono essere esplicitate nei seguenti punti: l'Amministrazione che approva definitivamente un Piano Regolatore Portuale è la Regione territorialmente competente (art 5, comma 3 ter), nel nostro caso la Regione Autonoma della Sardegna;

- per giungere all'atto di approvazione di un PRP da parte della Regione si devono esplicitare le seguenti due fasi:

- 1) conclusione dell'iter procedurale articolato nei seguenti punti:

- a. Predisposizione da parte del Segretario Generale del Piano (art. 10, comma 4, lettera f);

- b. Preventiva intesa con il Comune interessato (art. 5, comma 3);

- c. Adozione del PRP da parte del Comitato gestione (art. 5, comma 3);

- d. invio per il parere al Consiglio Superiore LL.PP. (art. 5, comma 4);

- 2) esauriti i punti precedenti, il PRP è sottoposto alla procedura per la valutazione ambientale strategica ai sensi della normativa vigente in materia (art. 5, comma 4).

La revisione della procedura, fatta dalla legge di riforma, non risolve, purtroppo la problematica del parere del CSLLP all'interno della procedura di VAS. Infatti la ricostruzione puntuale della procedura, sopra effettuata, potrebbe trovare il C.S.LL.PP. non concorde.

IL NUOVO PIANO REGOLATORE DEI PORTI DI OLBIA E GOLFO ARANCI - PROCEDURA DI VAS

Il Nuovo Piano Regolatore Portuale di Olbia parte nei suoi studi preliminari nell'anno 2003. Nel 2006, il Presidente, in collaborazione con il Provveditorato alle OO.PP. ha dato impulso alla definitiva redazione del Piano, impegnando, al contempo, le necessarie somme per la sua redazione. Successivamente, nel 2008, i piani sono stati inviati ai Comuni per la prescritta intesa. Nel Luglio del 2010, pervenute le intese con i Comuni, il Comitato portuale ha adottato il nuovo PRP dei porti di Olbia e Golfo Aranci. All'attualità, si sta sottoponendo il PRP ad una valutazione ambientale strategica, ai sensi della normativa oggi vigente. Il Procedimento è stato avviato con foglio prot. 7704 del 28/07/2011 indirizzato al Servizio SAVI e pubblicato sul sito istituzionale della R.A.S. Il 12 aprile 2012, si è tenuto il primo incontro di scoping relativo alla procedura di VAS del Piano Regolatore dei Porti di Olbia e Golfo Aranci. All'incontro hanno partecipato i soli Enti Competenti in materia ambientale, così come individuati in accordo con il Servizio SAVI della Regione Sardegna. Dalla riunione si sono avuti sia dei preziosi suggerimenti per la redazione del rapporto ambientale, sia delle segnalazioni e delle richieste che non appartengono alla procedura di VAS, ma riguardano la procedura di VIA, relativa, di fatto, ad un progetto definitivo e non applicabile, quindi, ad un piano o programma. Purtroppo la Società incaricata ad assistere l'Ente nella procedura di VAS, non ha fornito il Rapporto Ambientale secondo i dettami di legge ed in base a quanto emerso nell'incontro di scoping dell'aprile 2012, dilatando i tempi necessari alla procedura di

approvazione del nuovo piano. Il Comitato portuale, con Delibera nr. 13, del 10 luglio 2013, su suggerimento dell'Avvocatura Distrettuale, ha deliberato la risoluzione consensuale del contratto con la società incaricata, dando mandato al Segretario Generale, di riaffidare l'incarico per la prestazione di servizi per la procedura di VAS in corso.

Con determinazione nr. 44 del 28 gennaio 2014 il Segretario Generale ha affidato alla ditta Veneto progetti il "Servizio di prosecuzione delle attività connesse alla valutazione ambientale strategica del nuovo piano regolatore portuale di Olbia e Golfo Aranci. La ditta incaricata, nei tempi previsti, ha analizzato, dal punto di vista ambientale, la proposta di nuovo P.R.P. e predisposto il Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica. Il Comitato portuale, con deliberazione nr.33 del 26 maggio 2014, ha adottato il Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica, unitamente allo Studio di Incidenza Ambientale. Con l'avviso di deposito del piano, pubblicato sul BURAS, Bollettino nr. 30 del 19/06/2014, si è aperta la fase pubblica della VAS con incontri con il pubblico e gli Enti competenti in materia ambientale. Tale fase si è conclusa il 18/08/2014 e risultano prevenute, complessivamente, nr. 20 osservazioni. Nel contempo il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici aveva iniziato l'esame del Piano con una riunione preliminare, tenuta a Roma in data 3 luglio 2014.

A seguito di tale incontro il CSLLP ha inviato una serie di quesiti all'Ente, che sono stati puntualmente riscontrati con nota del 29/10/2014, prot. 11155. Nel contempo la Regione Autonoma della Sardegna – Servizio SAVI – ha chiesto all'Autorità portuale, con nota ricevuta al prot. nr. 1000, in data 29/01/2015, una sintesi delle osservazioni

pervenute e delle puntuali controdeduzioni delle stesse. In data 20 febbraio 2015 il CSLLP ha esaminato il Piano ed emesso il voto, che è stato poi trasmesso il 31 agosto 2015. L'Autorità portuale, in data 30/06/2015, con nota prot. 7007, ha trasmesso al servizio SVA (ex SAVI) la sintesi delle osservazioni pervenute e le proprie controdeduzioni. Dopo un incontro avvenuto presso gli uffici della Regione Sardegna – Servizio SVA – la RAS il 30 marzo 2016 ha emesso una nota di richiesta integrazioni che può essere considerata un "preparere motivato", con indicazione di tutte le fasi successive finalizzate al completamento della fase di VAS. All'attualità, a seguito dei pareri del C.S.LL.PP. e del Servizio SVA, gli organi dell'Ente dovranno rivedere le proprie posizioni e se necessario d'intesa con i comuni interessati ritrasmettendo gli elaborati modificati.

Con nota prot. nr. 25755, in data 23/09/2016, a seguito dell'entra in vigore della legge di riforma, il Ministero vigilante ha chiesto di sospendere ogni attività che sia suscettibile di incidere sulle competenze relative alla programmazione e pinificazione delle nuove Autorità di sistema portuale. In tal senso, l'Ente si è adeguato relativamente alla procedura dei piani regolatori, sospendendo ogni valutazione in merito. Per quanto riguarda Olbia e Golfo Aranci, tale piano, per effetto dell'art. 22, comma 6, del D.lgs 169/2016, essendo già stato adottato dal Comitato portuale alla data di entrata in vigore del decreto di riforma portuale, continuerà il proprio iter secondo la normativa vigente alla data di adozione (vecchio testo 84/1994).

IL NUOVO PIANO REGOLATORE DI PORTO TORRES - PROCEDURA DI VAS

Per la redazione del Piano Regolatore Portuale di Porto Torres, tenuto conto dell'esperienza del Piano di Olbia e Golfo Aranci, l'Ente ha deciso di svolgere la VAS contestualmente alla formazione del Piano stesso. Per tale motivo, ha redatto delle linee guida per la redazione del PRP, attivando un'intesa preliminare con il Comune portotorrese ed adottandone le linee guida per la redazione nella riunione del Comitato portuale del 02/07/2012. Con nota del 07/09/2012, l'Ente ha attivato con la Regione Autonoma della Sardegna la procedura di VAS del Piano. Il 24 giugno 2013 si è svolto, a Porto Torres, l'incontro di scoping per definire, con gli Enti competenti, i contenuti del rapporto ambientale. In data 12/03/2014 si è tenuta a Porto Torres una riunione tecnica fra l'Autorità portuale ed il Comune di Porto Torres per discutere le problematiche emerse durante l'incontro di scoping. Alla riunione erano presenti, oltre ai rappresentanti del Comune turritano e dell'Autorità portuale, il coordinatore tecnico dei Consulenti dell'Autorità portuale, i rappresentanti della società incaricata della VAS del Piano, i tecnici del Comune di Porto Torres ed il responsabile della redazione del nuovo PUC comunale. Dalla riunione è emersa l'esigenza di ottenere dal Comune una consistente documentazione necessaria per la redazione del nuovo PRP e per la predisposizione del Rapporto Ambientale della VAS. Il verbale è stato trasmesso all'Amministrazione comunale in data 15/04/2014, unitamente alla richiesta della necessaria documentazione che ha successivamente avuto riscontro verso la fine dell'estate.

Successivamente, il Comune di Porto Torres ha pubblicato, per la procedura di VAS, il nuovo

PUC, che presenta delle soluzioni alternative all'intesa già raggiunta con l'Autorità portuale. Il progetto comunitario Enpi CBC MED Optimed, al quale l'Ente ha aderito in forma di partner – Capofila la Regione Sardegna, Assessorato ai Trasporti – ha suggerito una proposta alternativa di layout portuale rispetto al PRP in fase di VAS. Le nuove informazioni su queste proposte pianificatorie/progettuali, unitamente alle notizie, avute tramite stampa, di un progetto di rigassificatore nel porto Turritano, hanno suggerito alla struttura dell'Autorità portuale di coinvolgere, con nota prot. 7008, in data 30/06/2015, il Servizio SVA della RAS. Le linee guida per lo sviluppo del PRP, in fase di VAS, appariva, infatti, non più condiviso dagli stessi soggetti che lo avevano promosso. Dopo un incontro con l'Autorità portuale, a dicembre 2015, il Servizio SVA della RAS, con nota del 24 febbraio 2016, confermava le preoccupazioni dell'Ente sulle attività della VAS del nuovo PRP di Porto Torres e avvalorava la necessità di coinvolgere tutti gli Enti a livello regionale, interessati, in ogni modo, alla programmazione del porto turritano, attraverso una apposita conferenza di servizi, finalizzata a comprendere la necessità di una revisione dell'intesa sullo sviluppo del nuovo PRP. Durante l'attività interna per la preparazione della conferenza si è appreso di un'avanzata attività riguardante la richiesta di autorizzazione di un deposito di GNL. Infatti il Consorzio Industriale e Provinciale di Sassari, con nota ricevuta al prot. 5400, in data 24/05/2016, comunicava la richiesta di un assenso preliminare in merito alla necessità di ottenere una concessione demaniale marittima nell'area del Porto Industriale di Porto Torres, al fine di realizzare un deposito costiero di Gas Naturale Liquefatto – GNL – con terminal di

carico/scarico nave da realizzarsi nella c.d. banchina ASI.

Il Comitato, valutate le pur sommarie e preliminari informazioni pervenute da parte del Consorzio Industriale provinciale, ha ritenuto applicabile la Legge 29 novembre 2007, n. 222 di Conversione con modificazioni, del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, relativa agli interventi urgenti in materia economico-finanziaria per lo sviluppo e l'equità sociale, prevede all'art. 46 - Procedure di autorizzazione per la costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto ed ha chiesto di presentare domanda di autorizzazione unica al Ministero dello sviluppo economico. Tenuto conto che l'eventuale autorizzazione unica dell'impianto costituirebbe anche variante al PRP, il Comitato portuale ha chiesto di sospendere ogni attività di definizione del Piano in attesa della definizione dell'iter amministrativo del deposito costiero.

E' inoltre necessario evidenziare che, l'art. 22, comma 6 del D.lgs 169/2016 (Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84), relativo all'iter procedurale dei Piani Regolatori, non è applicabile al caso del P.R.P. di Porto Torres, non essendo stato adottato dal Comitato portuale alla data di entrata in vigore del decreto di riforma portuale. Il nuovo piano, pertanto, dovrà essere definito dalla nuova Autorità di sistema portuale, secondo le linee guida che saranno all'uopo emanate.

ORGANIZZAZIONE, RISORSE UMANE ED ATTIVITÀ ISTITUZIONALE

4.1 RISORSE UMANE

Con la deliberazione del Comitato portuale del 28 ottobre 2015 n. 62, l'Autorità Portuale ha provveduto ad una revisione della propria pianta organica con l'obiettivo di ridistribuire ulteriormente il carico di lavoro, migliorare l'efficienza amministrativa, garantire una naturale crescita orizzontale dei dipendenti e, non da ultimo, assicurare importanti economie sul costo del personale.

Alla luce dei risultati positivi riscontrati, nel confermare due sole Aree (Amministrativa e Tecnica) ed un'unica segreteria per la Presidenza ed il Segretario Generale, con compiti di marketing, comunicazione, elaborazione statistica e coordinamento del Protocollo, si è addivenuti alla necessità di un'ulteriore modifica di alcuni uffici e ad apportare la riduzione di alcuni I e II livelli per consentire un'adeguata progressione al personale dipendente.

In particolare, con deliberazione favorevole del Comitato Portuale n. 11 del 15 giugno 2016, è stata proposta

- la riduzione a II livello del I in pianta nell'Ufficio Sicurezza e Accosti;
- la riduzione a III livello di un I incardinato nella sede di Porto Torres;
- la riduzione a II livello del I incardinato nell'Ufficio Affari Generali – C.E.D.
- la riduzione a IV livello del II inserito nell'Ufficio Ambiente e P.R.P.
- lo spostamento di un III livello dall'Ufficio Tecnico all'Ufficio Contabilità, Bilancio e Personale.

Complessivamente, la modifica della pianta organica ha comportato, per l'Ente, un risparmio annuo, su tabellare base, di circa 40 mila euro, un significativo incremento dell'efficienza della struttura e, nel contempo, un percorso di crescita professionale per il personale in forza all'Ente.

La nuova suddivisione degli uffici prevede, dunque:

Area Presidenza e Segretariato Generale
Presidente/Commissario – Segretario Generale

*Segreteria Presidente e Segretario Generale,
Comitato Portuale, Marketing e
comunicazione,*

Protocollo

1 Funzionario di I Livello – Responsabile dell'Ufficio
1 Impiegato di III Livello incardinato nell'Ufficio Protocollo/Segreteria da assegnare
1 Impiegato di IV Livello incardinato nell'Ufficio Protocollo

Area Amministrativa

1 Dirigente

Ufficio Contabilità e Bilancio

1 Quadro B – Responsabile dell'Ufficio
1 Funzionario di I Livello da assegnare
2 Impiegati di II Livello
1 Impiegato di III Livello di provenienza dall'Ufficio Tecnico

Ufficio Gestione Patrimonio

1 Funzionario di I Livello – Responsabile dell'Ufficio

Ufficio Demanio

1 Quadro B – Responsabile dell'Ufficio
1 Funzionario di I Livello
1 Impiegato di II Livello da assegnare
2 Impiegati di III Livello

Ufficio Appalti, Contratti e Contenzioso

1 Quadro B
1 Funzionario di I Livello – Responsabile dell'Ufficio
3 Impiegati di II Livello, di cui uno da assegnare

Ufficio Affari Generali e CED

1 Quadro B
1 Impiegato di II Livello da assegnare
1 Impiegato di III Livello

Area Tecnica

1 Dirigente

Ufficio Tecnico

1 Quadro B – Responsabile dell'Ufficio da assegnare
1 Funzionario di I Livello con funzione di Responsabile dell'Ufficio
1 Impiegato di II Livello da assegnare
2 Impiegati di III Livello
1 Impiegato di IV Livello

Ufficio Ambiente e PRP

- 1 Quadro B – Responsabile dell’Ufficio
- 1 Impiegato di IV Livello da assegnare

Ufficio Safety e Lavoro Portuale – Security e Accosti

- 1 Quadro A Coordinatore e responsabile

Security e Accosti

- 1 Quadro B
- 1 Impiegato di II Livello da assegnare
- 2 Impiegati di III Livello

Safety e Lavoro Portuale

- 1 Impiegato di II Livello da assegnare
- 2 Impiegati di III Livello (uno con secondo incarico di supporto all’Ufficio Protocollo)

Sede di Porto Torres

- 1 Quadro B
- 1 Funzionario di I Livello
- 1 Impiegato di II Livello da assegnare
- 1 Impiegato di III Livello
- 1 Impiegato di IV Livello

4.2 I SISTEMI INFORMATICI

Come già segnalato nel precedente P.O.T., in ottemperanza alle recenti normative sull’ e – government e l’amministrazione digitale, l’Autorità portuale ha accelerato il passo verso l’informatizzazione delle pratiche amministrative. Sono comunque numerosi gli *step* da percorrere per il raggiungimento della massima efficienza che verranno attuati nel corso del prossimo triennio.

Con riferimento alle disposizioni dettate dal D.P.C.M. 13/11/2014 (Regole tecniche in

materia di formazione, trasmissione, copia, duplicazione, riproduzione e validazione temporale dei documenti informatici nonché di formazione e conservazione dei documenti informatici delle pubbliche amministrazioni ai sensi degli articoli 20, 22, 23-bis, 23-ter, 40, comma 1, 41, e 71, comma 1, del Codice dell’amministrazione digitale di cui al decreto legislativo n. 82 del 2005.), l’Autorità Portuale ha già avviato un importante percorso di riorganizzazione dei processi amministrativi. Nel corso del 2016, infatti, con l’ausilio della Posta Elettronica Certificata, l’Ente ha quasi del tutto eliminato la corrispondenza cartacea in uscita, riducendo allo stretto necessario l’invio di fax e raccomandate (procedure che riguardano i privati). Resta fermo l’obiettivo, entro fine 2016, inizio 2017, di eliminare l’intera documentazione cartacea interna come determinazioni del Segretario Generale e Decreti del Presidente / Commissario. È stata, invece, interamente informatizzata la corrispondenza con i membri del Comitato Portuale. Così come si rivelerà necessario, a seguito dell’acquisto di nuovi server, la predisposizione di un piano aggiornato per la sicurezza informatica relativo alla formazione, alla gestione, alla trasmissione, all’interscambio, all’accesso, alla conservazione dei documenti informatici nel rispetto delle misure minime di sicurezza previste dal decreto legislativo del 30 giugno 2003, n. 196 e successive modificazioni.

4.3 DEMANIO MARITTIMO

Per quanto riguarda il triennio 2017 - 2019, con riferimento all’attività di gestione del demanio marittimo, in osservanza delle norme in materia di innovazione e informatizzazione nella

pubblica amministrazione, l'Ufficio ha provveduto a proseguire ed a rafforzare delle misure tese a diffondere l'uso della posta elettronica certificata in tutte le comunicazioni con le altre pubbliche amministrazioni e, per quanto possibile, con tutti i Concessionari, provvedendo anche ad un'azione di sensibilizzazione ed informazione nei confronti degli stessi, con l'inserimento della richiesta di utilizzo della PEC nei vari fac-simili delle domande da presentare. La gestione del demanio marittimo, come già evidenziato nel precedente POT, ha dovuto fare anche i conti, in generale, con la crisi economica ma, nonostante ciò, si è iniziato ad intravedere qualche segnale di ottimismo che si presume possa ancora migliorare nel futuro.

Si è, lievemente, già manifestata una volontà di ripresa degli investimenti, anche se minimale, da parte dei Concessionari attraverso alcune richieste di nuove concessioni e/o di quelle già concesse.

Sarà fondamentale, nel futuro prossimo, l'approvazione del Piano Regolatore Portuale di Olbia e Golfo Aranci, tuttora in itinere, strumento indispensabile di programmazione e di indirizzo, che avrà la funzione di "volano" per la successiva fattibilità e realizzazione di eventuali richieste di concessioni di notevole entità ed importanza, che potrebbero permettere all'Ente di introitare congrui importi per canoni demaniali, e fornire ulteriori servizi per il rilancio e lo sviluppo dell'economia nell'ambito della circoscrizione territoriale, sia nei settori della cantieristica e nautica da diporto, sia per le attività turistico-ricreative e le attività commerciali in genere.

Risulta, inoltre, necessario, in fase di programmazione e progettazione di interventi e lavori da effettuarsi a cura e spese dell'Ente, la

valutazione della possibilità, secondo fattispecie e tipologia, di identificare appositi spazi ed aree demaniali marittime da attrezzare con i servizi essenziali (acqua, corrente ecc...), allo scopo di poterli assentire in concessione, sia per le attività sopra menzionate, nonché, per ulteriori attività, stante la richiesta e la necessità di fornire i più ampi e variegati servizi nei confronti dei turisti, dei crocieristi e dell'utenza tutta.

Si ritiene necessario ed opportuno evidenziare e rammentare che l'avvenuta riforma portuale di cui al Dlg.vo 4 agosto 2016 n° 169, salvo altro, con la previsione dell'accorpamento, potrebbe, in ipotesi, un domani, far scaturire un'eventuale possibilità di revisione, riallineamento, per un'uniformità, dei canoni demaniali. Sarà, pertanto, indispensabile ricevere dal vigilante Ministero, nel più breve tempo possibile, idonee, sicure linee guida, anche relativamente alla nomina dei nuovi "vertici", ovvero, una riconferma degli attuali, nelle more della definizione della procedura, per poter predisporre un'apposita programmazione, indirizzi e l'attività strategica dell'Ente.

OLBIA

Un'area demaniale "significativa" che, nelle more dell'approvazione del PRP e della sua definitiva destinazione, potrebbe essere oggetto di interesse e valorizzazione, stante l'attuale ridotto utilizzo della stessa, è individuabile sempre ad Olbia, per esempio, nei moli ubicati in prossimità della radice del Viale Isola Bianca, nella quale, in precedenza, sono state anche già svolte in precedenza importanti manifestazioni quali Rally Mondiale, Rally Enduro, Regata Audi ecc...

La predetta area, per ubicazione, ampiezza e visibilità, potrebbe essere, quindi, oggetto di rilascio di autorizzazioni e/o concessioni di

breve durata, prevedendo il posizionamento di strutture di facile installazione e rimozione da destinarsi alle più variegatae manifestazioni, eventi ed utilizzazioni, sportive, turistico-ricreative, culturali, intrattenimenti, ovvero, anche per attività commerciali varie.

Da non trascurare, ovviamente, il posizionamento di eventuali “chioschi” destinati alle degustazioni di mitili, prodotti ittici in genere, prodotti alimentari sardi, artigianali ecc... un modo questo per fornire eventuali servizi atti a ricordare le tradizioni e la cultura della nostra isola.

Tali interventi, oltre far introitare canoni all’Ente, potrebbero risvegliare l’interesse della collettività, spingerla ad avvicinarsi al Porto ed offrire un’alternativa di utilizzo alle aree del Molo Brin - fronte museo archeologico, con possibilità di creare una sorta di “polo” multifunzionale che, in generale, raggruppa eventi ed attività.

Per quanto attiene alle pratiche demaniali di particolare rilevanza ed interesse, si evidenzia l’istanza di variazione del contenuto della concessione demaniale marittima relativa al porto turistico ad Olbia in località “Sa Marinredda”, di cui all’atto formale di concessione n° 04 del 29.10.2004, ed all’atto formale suppletivo n. 02 del 18.09.2007 (per la realizzazione di un progetto per il miglioramento dell’accessibilità, la modifica della flotta tipo e l’ampliamento degli specchi acquei), è stata avviata la procedura di cui al D.P.R. 509/1997 che risulta tutt’ora “in itinere”. Non risultano, allo stato, esserci stati sviluppi della pratica, a suo tempo trasmessa per gli aspetti di competenza, al Comune di Olbia.

L’auspicio dell’Ente è che in un prossimo futuro la pratica si possa favorevolmente definire, allo scopo di poter ancora maggiormente sviluppare

la nautica da diporto, specie per determinate categorie di imbarcazioni per soddisfare al riguardo le richieste di mercato del settore.

Dopo svariati anni, come peraltro già noto, di concerto con la Capitaneria di Porto di Olbia, è stata attivata la procedura per addivenire alla formale consegna al Comune di alcune aree demaniali marittime (via Genova, Piazza Crispi, lungomare via Redipuglia ecc...) che, ormai, per tipologia, destinazione ed utilizzo, risultano meglio integrate col tessuto urbano e regolarmente utilizzate dalla cittadinanza, ai fini della viabilità o come aree sistemate a verde.

Una volta iniziati ed ultimati i lavori da parte del Comune di Olbia, indubbiamente l’area interessata assumerà un altro aspetto ed il “waterfront dell’ansa sud” potrebbe essere ulteriore motivo di rilascio di concessioni demaniali, in particolare, per la parte a mare, con l’installazione di pontili ed opere varie destinata alla nautica da diporto e servizi annessi in genere.

Particolare attenzione verrà data dall’Ente ad alcune determinate aree demaniali marittime e specchi acquei “sensibili” ubicati ad Olbia che, ancora, stante lo stato dei luoghi, presentano alcune “criticità legate principalmente ad un intervento di pulizia, di riqualificazione e di sistemazione sotto diversi profili, anche al fine di poter fornire idonei servizi destinati al diporto.

È da considerare, infatti, con attenzione la rilevante esigenza e necessità di posti barca per la “nautica sociale”, con finalità “no profit”, turistico-ricreativa, sportiva, ludica ecc, così come già avvenuto con il rilascio delle concessioni ad alcune Associazione sportive dilettantistiche in Via dei Lidi e Mogadiscio, per l’installazione di pontili galleggianti destinati all’ormeggio di piccole piccole imbarcazioni e

natanti da diporto e per la pesca sportiva. Con tali interventi, che hanno anche prodotto per l'Ente l'introito di canoni, sono state, quindi, riqualificate e valorizzate alcune delle zone più caratteristiche e storiche della nostra città.

Un importante passo che l'Ente, ove necessario ed opportuno, vorrebbe gradualmente ripetere per le sole aree "critiche" rimaste, con l'obiettivo di completare il rilancio del golfo cittadino e, più in generale, per la creazione di spazi di aggregazione sociale, svago e sport che riavvicinerebbero l'utenza olbiense e non solo, al mare, quale naturale ed originaria vocazione. Ad Olbia, in località Punta Is Taulas - Via dei Lidi n° 14 - come ben noto, risulta in essere un compendio demaniale, a suo tempo utilizzato per svariati anni per l'espletamento delle attività del S.E.P. - Servizio Escavazione Porti - (ex Ufficio Genio Civile OO.MM. già Ministero dei LL.PP) e relativi Uffici, successivamente poi accorpato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La predetta area, con relativi fabbricati, ultimati i lavori di bonifica e di ristrutturazione, è successivamente rientrata nella disponibilità di questa Autorità portuale e, pertanto, si è affrontata la problematica della relativa gestione al fine di poter introitare un congruo canone demaniale, nonché, poter individuare eventuali attività di pubblico interesse e, comunque, addivenire ad una migliore valorizzazione ed utilizzazione delle aree ed opere interessate.

Alcuni fabbricati sono stati consegnati durante il 2015 alla Capitaneria di Porto di Olbia, in quanto necessari per lo svolgimento dei propri compiti istituzionali.

Allo stato attuale, nel contempo, è stato possibile fornire una sede sociale, con relativo spazio asservito a terra e a mare, ad un'associazione sportiva dilettantistica per lo

svolgimento della propria attività di canottaggio, stante ormai l'interesse per tale sport praticato da giovani e non. E' anche intendimento di trovare idoneo spazio per l'installazione, da parte dell'Associazione Canottieri, di specifiche attrezzature da mettere a disposizione per i diversamente abili interessati a praticare tale attività sportiva. Alcune ulteriori istanze a suo tempo presentate non sono poi andate a buon fine, causa manifestato disinteresse dimostrato da parte dei richiedenti.

Ultimamente ha, invece, rappresentato interesse, con alcune note interlocutorie, il Consorzio di Gestione dell'Area Marina Protetta di Tavolara Punta Coda Cavallo che, stante la collaborazione con l'Università di Sassari, ha chiesto di avere in consegna alcuni fabbricati dell'ex SEP per la realizzazione di un centro didattico dell'AMP TCC.

Ad Olbia, in loc. Cala Saccaia - Zona Industriale - previo espletamento del relativo iter istruttorio dell'istanza a suo tempo presentata (vedasi precedente POT) è stata rilasciata un'anticipata occupazione ai sensi dell'art. 38 C.N., alla Nausika Yacht S.r.l. (in precedenza Nausika S.r.l.) nelle more del rilascio della concessione demaniale marittima, della durata di anni 15 (quindici) per complessivi mq. 1871 di aree e specchi acquei, allo scopo di realizzare, mantenere e gestire una banchina ed un piazzale, con scogliera di protezione, il tutto da destinare a "base nautica". Tipologia di concessione certamente importante, relativa ad un'attività sempre molto richiesta, presente ed utile nella nostra zona, significando che una volta ultimati i lavori e realizzata l'opera, porterà interessanti risvolti occupazionali e per l'economia locale, oltre, ovviamente, all'introito di un congruo canone per l'Ente.

Relativamente all'attività di mitilicoltura nelle acque del Golfo di Olbia e loc. Lido del Sole-Punta delle Saline, in conformità con la Legge regionale 20 giugno 2014, n° 14, sono intercorsi nel 2014 e nel 2015 diversi contatti, riunioni e tavoli tecnici con la Regione Autonoma della Sardegna - Assessorato dell'Agricoltura e Riforma Agro-pastorale - Servizio Pesca e Acquacoltura, con l'Autorità Marittima e con i rappresentanti di categoria, Consorzio mitilicoltori, ecc., per trovare idonee e condivise soluzioni per l'individuazione di zone, aree e macroaree, per lo svolgimento della predetta attività, in conformità col P.R.P. Come risulta già nel precedente POT, L'Ente, per quanto di competenza, di concerto con la Capitaneria di Porto di Olbia, per gli aspetti della sicurezza della navigazione e del traffico marittimo, ha provveduto a comunicare alla R.A.S. i propri pareri favorevoli e le relative condizioni ed obblighi da includere nel bando di cui alla procedura ad evidenza pubblica che è stato espletato da parte della R.A.S.

La R.A.S. con determinazione n° 12289/det/435 del 12.08.2016, ha rilasciato al Consorzio Molluschicoltori di Olbia – Consorzio di Società Cooperative – un'anticipata occupazione ai sensi dell'art. 38 C.N. (autorizzata per un periodo non superiore ad un anno dalla data del rilasciato provvedimento e limitatamente al numero degli impianti già esistenti al momento dell'approvazione del D.G.R. n° 49/22 del 09.12.2014), nelle more del rilascio del relativo titolo concessorio pluriennale, all'interno del "Golfo di Olbia" per complessivi Ha 150,43 circa di specchi acquei, per il posizionamento di impianti di mitilicoltura. Il tutto sino all'esito conclusivo del procedimento di screening/VIA attualmente in corso presso il Servizio SVA dell'Assessorato della Difesa Ambiente.

Una volta rilasciato il rispettivo titolo concessorio pluriennale da parte della stessa R.A.S., si potrà finalmente addivenire ad una soluzione dell'annosa problematica che riguardava i titoli concessori e poter, così, dare certezza di diritto ai Concessionari stessi e dirimere le varie problematiche verificatesi nel corso degli anni. L'Autorità portuale potrà, quindi, introitare annualmente un congruo importo di canone da parte del neo Concessionario.

Si ritiene di precisare che allo stato, il predetto Consorzio, ha già corrisposto all'Ente, un'annualità del canone all'uopo determinato dalla R.A.S.

Per quanto riguarda la giacente e pendente pratica di richiesta della concessione demaniale per l'occupazione, l'utilizzo e la riqualificazione del Molo B. Brin ad Olbia e del relativo "waterfront", che verrà destinato all'ormeggio di grosse imbarcazioni da diporto, servizi e quanto altro necessario, al fine anche di poter soddisfare le richieste di ormeggio per la categoria dei c.d. "maxi yacht" dopo l'ulteriore conferenza dei servizi del 10.10.2014, ed il successivo ricorso al TAR Sardegna, peraltro, vinto da parte della Quay Royal Olbia S.r.l., ci sono stati, attesa la problematica, degli importanti ed interessanti sviluppi.

Il Comune di Olbia con deliberazione della Giunta comunale n° 300 e 339 del 28.07.2016, ha stabilito di procedere per la suddetta pratica, ai sensi del comma 2 dell'art. 6 del DPR 509/97, alla definizione di uno schema di accordo di programma, condiviso fra il Comune di Olbia, RAS, A.Portuale e le altre Amministrazioni interessate.

L'auspicio è che, in tempi ragionevolmente brevi, si possa svolgere, da parte del Comune, l'apposita conferenza dei servizi, addivenendo,

ad un accordo di programma per la variazione della destinazione urbanistica, e poter proseguire l'iter della pratica. L'eventuale rilascio della concessione, oltre a far introitare un congruo canone all'Ente, porterebbe ad un'importante riordino e definitiva riqualificazione dell'area del molo Brin, nonché, poter soddisfare le richieste di mercato per un settore molto importante del c.d. "maxy yach" notevolmente incisivo per l'economia, un "volano" per l'attività del turismo, della nautica da diporto e per quanto connesso allo stesso. Verrebbe, inoltre, assentito in concessione il fabbricato demaniale "ex magazzini portuali", che andrebbe così ristrutturato, riqualificato e destinato in forma abbinata alla nautica da diporto, per destinarlo a servizi, uffici della marina, attività commerciale ecc..

Con riferimento al porto Industriale ad Olbia, come già rappresentato nel precedente POT, l'Ente sta puntando ad una definizione del contenzioso, attualmente in essere con il CIPNES Gallura, riguardante la titolarità delle aree e dei fabbricati esistenti. Nelle more del tutto, si è, infatti, provveduto a rilasciare ai sensi dell'art. 36 C.N., apposito titolo concessorio per il periodo dal 12.04.2005 al 31.12.2016 previo pagamento da parte del consorzio di un canone c.d. "ricognitorio", in relazione al parere rilasciato dall'Agenzia del Demanio, per l'occupazione e l'uso di porzione di fabbricato (locali) per complessivi mq 1.660,01, allo scopo di svolgere le attività istituzionali dell'Ente, uso uffici ed attività connesse.

Si specifica che, il tutto, come inserito tra le condizioni del rilasciato titolo: "Qualora i giudizi pendenti dinanzi al Tribunale Civile di Cagliari dovessero definirsi con sentenza affermativa della natura demaniale dei beni immobili oggetto di sequestro, l'Autorità

Portuale di Olbia e Golfo Aranci, in qualità di Custode Giudiziario, si impegna, anche in ragione del parere positivo dell'Agenzia del Demanio n. 2014/9670/ST/-CA1 del 15/10/14, a mantenere invariato il canone ricognitorio. Nella ipotesi, invece, in cui il contenzioso giurisdizionale pendente dovesse definirsi con l'affermazione della natura non demaniale dei beni oggetto del contendere, e quindi della loro appartenenza al C.I.P.N.E.S. GALLURA, l'Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci, si impegna a restituire tutte le somme medio tempore versate dal Consorzio a titolo di canone di occupazione provvisoria."

Alla scadenza del titolo, il CIPNES Gallura, dovrà presentare apposita istanza per "rinnovare" la concessione per quattro anni, significando che per la stessa verrà attivata la procedura ad "evidenza pubblica". E' intendimento dell'Autorità portuale, quale "Custode giudiziario", oltre alla rilasciata concessione ex art. 36 C.N. al predetto Consorzio, cercare di assentire un titolo concessorio, anche agli altri soggetti terzi che occupano ed utilizzano le aree e le opere interessate.

In questa maniera si è concretamente affrontata l'annosa problematica, ovviamente, nelle more della definizione del pendente contenzioso circa "la demanialità delle aree ed opere" interessate, site in loc. Zona Industriale – Cala Saccaia -

Per quanto attiene alle ricadute economiche e sociali che l'operato dell'Ente ha garantito e ci si augura di poter garantire, si segnala, durante il corso dell'anno ed in particolare nel periodo estivo, il sensibile aumento delle istanze di rilascio delle autorizzazioni per "l'occupazione temporanea" di aree demaniali marittime, per il posizionamento di opere e strutture di facile installazione e rimozione, necessarie allo

svolgimento di eventi, manifestazioni, attività, avente preminente carattere sportivo, turistico-ricreativo, didattico, intrattenimento, sociale, culturale e di servizio ecc. Iniziative che hanno suscitato e che potranno ancora maggiormente suscitare, nel futuro, con la giusta attenzione, l'interesse della pubblica utenza, dei turisti, dei crocieristi ecc... Attività, eventi, manifestazioni utilissimi anche quale "vetrina" e "volano" promozionale per la nostra città, per i Porti di competenza e per l'attività in generale dell'Ente. Come già accennato in precedenza, con lo stesso spirito di sostegno alla crescita economica del territorio di pertinenza dei porti, nell'area urbana di Olbia è stato autorizzato e dato in consegna all'Amministrazione Comunale, dalla Capitaneria di Porto di Olbia, previo Nulla Osta dell'Ente, un tratto di Genova, Via Redipuglia e Piazza Crispi per consentire i lavori di modifica dell'assetto stradale, con la realizzazione di nuove aree verdi, camminamenti sospesi in legno lungo il marciapiede e, più in generale, una riqualificazione delle predette aree tramite un progetto, realizzato dal Comune di Olbia, che, auspicabilmente, darà nuova vita e pregio alle aree oggetto d'intervento.

Si proseguirà ad interessare le competenti Capitanerie di Porto e l'Agenzia del Demanio di Sassari per attivare la prevista procedura per l'acquisizione/incameramento al patrimonio dello Stato di opere realizzate dall'Ente e sia da privati, la cui concessione risulta scaduta.

Verrà presa in esame, di concerto con l'Agenzia del Demanio competente per la circoscrizione di Olbia, la possibilità di demolire o ristrutturare un fabbricato fatiscente nell'area a sud della città di Olbia, nei pressi della "peschiera". Detto fabbricato, di piccole dimensioni e inutilizzato da parecchi decenni, risulta poco più che un

rudere, il cui accesso è impossibilitato dal mutato assetto stradale e dalla vegetazione spontanea. In seconda analisi, detto fabbricato o, quantomeno la sua volumetria, potranno essere rivalutati in funzione di nuovi e articolati progetti dell'Amministrazione cittadina in fase di valutazione, con particolare riferimento all'area di pregio e valore naturalistico che contraddistingue la zona in cui questo è ubicato, nota tra l'altro, per la presenza del fenicottero rosa.

Sarà intrapreso, ove necessario, un nuovo riordinamento catastale che interesserà alcune aree di Porto Torres e in un secondo tempo, Golfo Aranci. Come già ampiamente riportato nei precedenti programmi operativi, per l'area di Olbia, detto lavoro è stato concluso con ottimi risultati, a beneficio dell'attività istituzionale dell'Ente e dell'utenza.

Infine, si ritiene importante evidenziare che nel mese di agosto del 2018 scadrà l'atto formale di concessione demaniale marittima pluriennale a suo tempo rilasciato alla Sinergest Olbia S.p.A. per il mantenimento e gestione del Terminale Marittimo "Isola Bianca".

Come noto, la predetta concessione annualmente fa introitare all'Ente importanti introiti, riguardanti il "canone fisso" e sia quello c.d. "mobile - variabile", in ragione del 25% dei proventi derivanti dai "diritti di porto" (Porto di Olbia), effettivamente introitati dalla stessa Società.

Il mantenimento e la gestione del predetto terminale marittimo dovrà, pertanto, essere oggetto di apposita concessione di servizi, da assegnare previo espletamento di pubblica gara, i cui relativi criteri, modalità, tipologia ecc... sono ancora da esaminare e valutare per bene, attesa la particolare fattispecie e notevole importanza che riveste la pratica.

GOLFO ARANCI

Nell'ottica di rilancio della portualità e dei servizi ai passeggeri, come già rappresentato nel precedente POT, l'Ente ha provveduto a far effettuare dei lavori di manutenzione straordinaria della Stazione Marittima del porto di Golfo Aranci.

I lavori, tuttora in corso, dovranno essere completati presumibilmente entro il mese di novembre/dicembre 2016, per cui ci si auspica che potranno successivamente essere presentate delle manifestazioni di interesse per alcuni dei nuovi e ristrutturati locali demaniali da assegnare in concessione.

Per quanto attiene il Porto Pescherecci di Golfo Aranci è in via di definizione l'iter istruttorio per l'affidamento in concessione, al Comune di Golfo Aranci, delle aree demaniali marittime e specchi acquei ivi presenti, da destinare a finalità di pesca ed al diporto, fatte salve le concessioni in essere o in corso di rinnovo insistenti sulle aree demaniali marittime e gli specchi acquei oggetto dell'istanza.

PORTO TORRES

Nel porto Industriale di Porto Torres, ove persiste l'inquinamento nella Darsena Servizi, con la conseguente sospensione dell'iter amministrativo teso al rinnovo delle occupazioni ancora esistenti in tale area, verranno svolti, conseguentemente al rilascio di una nuova concessione demaniale marittima, vari lavori di bonifica volti alla tutela ambientale in seguito anche all'Ordinanza Sindacale emessa dal Comune di Porto Torres.

Nel Porto Commerciale, l'approdo turistico realizzato dalla Regione Autonoma della Sardegna, concessione precedentemente assentita per anni 15 (quindici) a seguito di

apposita procedura ad evidenza pubblica, è stato oggetto di rinuncia da parte dell'ATI aggiudicataria e attualmente si sta per concludere l'iter istruttorio volto alla nuova assegnazione del compendio;

E' stata infine richiesta una nuova concessione demaniale in Località Zona Industriale per consentire l'ormeggio di imbarcazioni, ed è in fase conclusiva un'ulteriore richiesta di un tratto di banchina con adiacente specchio acqueo per consentire l'ormeggio di maxi yacht al porto commerciale.

Per quanto riguarda le tecnologie a supporto dell'attività dell'Ufficio Demanio, con il Sistema Informativo Demanio S.I.D. sono stati inseriti e aggiornati importanti e significativi rilievi sulle concessioni demaniali per la cantieristica navale di Cala Saccaia ed altre tipologie, consentendo una più fedele rappresentazione dello stato di utilizzo delle aree e degli specchi acquei. Il personale dell'Ente, anche per il SID, proseguirà a fornire un idoneo servizio informativo al pubblico per i Concessionari e ai loro tecnici, al fine di poter far presentare in maniera corretta e puntuale la relativa modulistica (D1, D2, D3 ecc..), nonché, i relativi applicativi DO.RI. su supporto informatico, per la localizzazione della concessione.

4.4 OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI

La legge 28 gennaio 1994, n. 84, relativa al Riordino della legislazione in materia portuale, ha inteso attribuire alle operazioni portuali un ruolo talmente centrale da individuarle come il primo tra i compiti delle Autorità Portuali elencati all'art. 6, affidando loro funzioni di

indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni, dei servizi, ed in generale di tutte le attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, anche attraverso l'attribuzione di un potere normativo da esplicitarsi attraverso l'emanazione di regolamenti e di ordinanze.

La legge non si è limitata a delegare alle Autorità Portuali il solo aspetto "gestionale" di operazioni e servizi, ma ha addirittura posto in capo a questi Enti precisi poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi allo svolgimento delle suddette attività ed alle condizioni di igiene del lavoro.

Per soddisfare tale duplice esigenza, amministrativa ed operativa, l'Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci ha deciso, fin dal 2007, di creare un apposito Ufficio Lavoro e Sicurezza Portuale, recentemente inserito nell'Area Tecnica dell'Ente, con compiti sia amministrativi che operativi, questi ultimi rivolti specificamente agli aspetti connessi alla "safety".

Del trend di ripresa dei traffici avviatosi nel 2014 non ha beneficiato il settore merci, limitando la propria influenza positiva praticamente al solo comparto passeggeri e relativi mezzi al seguito.

L'istituzione di una ulteriore linea di navi ro-ro su Livorno ha sostanzialmente redistribuito i carichi trasportati su gommati, senza tuttavia incidere in maniera apprezzabile sul quantitativo complessivo delle merci trasportate.

Le locali imprese portuali, nel corso degli ultimi anni, hanno così dovuto ricorrere ad una serie di accorgimenti per garantire il posto di lavoro ai propri dipendenti: la fruizione di ammortizzatori sociali, come la cassa integrazione, la riduzione

del personale a tempo determinato (c.d. "stagionale"), l'introduzione dei patti di solidarietà e di orari part-time, per l'intero anno e/o per frazioni di esso, hanno comunque, sinora, consentito di mantenere la forza lavoro del porto ad un livello sostanzialmente costante. Le politiche di stabilità delle tariffe hanno contribuito ad attrarre nuovi traffici in particolare di rinfuse, come bitume, cemento e materiali lapidei.

L'attuale situazione ha prodotto un effetto di "cristallizzazione" degli operatori portuali: nessuna nuova impresa trova conveniente entrare in un mercato che, ad oggi, non offre particolari prospettive di sviluppo né di utili, e chi già vi opera è quasi costretto a rimanervi, tra la speranza di una ripresa che ancora non si concretizza appieno e le enormi pressioni sociali legate al tentativo di mantenere la propria forza lavoro.

Pur non essendo stato raggiunto il limite numerico di autorizzazioni rilasciabili, posto ai sensi dell'art. 5 del D.M. 31 marzo 1995, n.585, in relazione alle caratteristiche ed alle funzioni degli scali, delle loro capacità operative ed all'andamento dei traffici, fissato ogni anno dal Comitato Portuale su parere delle Commissioni Consultive Locali, non si può non notare come le imprese portuali che attualmente operano nei tre porti di competenza, rappresentano di per sé un limite numerico fattuale, risultando estremamente difficile al momento ipotizzare un incremento di scambi commerciali tale da poter prevedere l'ingresso di nuove realtà lavorative nei porti del Nord Sardegna.

Con riferimento al 2016, nei porti di Olbia e Golfo Aranci, hanno svolto operazioni portuali per conto terzi le seguenti imprese:

1. Compagnia Portuale “F. Corridoni” Coop. a r.l., con autorizzazione quadriennale rilasciata nel 2016 ed avente scadenza al 31.12.2019;

2. Unimare – Unione Agenti Marittimi s.r.l., con autorizzazione quadriennale rilasciata nel 2014 ed avente scadenza al 31.12.2017.

La compagnia Forship s.p.a., inoltre, ha ottenuto una autorizzazione annuale (scadenza 31.12.2016) per svolgere operazioni portuali in autoproduzione, esclusivamente per le attività di rizzaggio e derizzaggio di mezzi gommati, attraverso l'utilizzo di proprio personale di bordo. Nonostante l'autorizzazione, la società preferisce tuttora far eseguire tali operazioni ad altra impresa autorizzata in conto terzi.

Infine, la R.F.I. s.p.a., che fino al 2010 operava ai sensi di una autorizzazione annuale ex art. 16 finalizzata all'effettuazione di operazioni portuali in conto terzi, anche nel 2016 ha continuato a richiedere singole autorizzazioni finalizzate allo svolgimento in autoproduzione delle operazioni di carico e scarico di carri ferroviari presso il porto di Golfo Aranci. Tale scelta è stata dettata principalmente dal fatto che ormai i viaggi compiuti dalle navi R.F.I., unità specializzate nella movimentazione di vagoni merci, si sono molto diradati, mai superando, nell'ultimo quinquennio, le dieci autorizzazioni annuali. Con queste premesse, e considerato l'andamento del mercato del trasporto a mezzo ferrovia, appare improbabile, per gli anni futuri, poter assistere ad una inversione di tendenza.

Per quanto riguarda Porto Torres, la sola impresa ad aver richiesto ed ottenuto una autorizzazione esclusivamente ex art. 16 L. 84/94 per l'effettuazione di operazioni portuali in conto terzi è stata l'Impresa Compagnia Portuale Porto Torres s.r.l., che risulta titolare di una licenza per svolgere le suddette attività per un periodo di tre anni (scadenza 31.12.2016).

Presso lo scalo turritano, inoltre, sussistono due autorizzazioni pluriennali allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ai sensi dell'art. 18 della legge 84/94, e più precisamente la Fiume Santo s.p.a., con scadenza al 30 maggio 2026, e la Shipping Mediterranean Sealog s.p.a., con scadenza al 28 febbraio 2030.

Per l'anno 2016, le imprese autorizzate allo svolgimento di servizi specialistici portuali nell'ambito portuale di Olbia - Golfo Aranci, ai sensi dell'art. 16 della legge 84/94, sono state, come in passato, solamente due.

La Compagnia Portuale “Filippo Corridoni” coop. a r.l. è titolare di una autorizzazione quadriennale, rilasciata nel 2016 ed avente scadenza al 31.12.2019, allo svolgimento dei servizi di Pesatura e misurazione delle merci, Conteggio, marcatura e cernita delle merci, Trasferimento auto in polizza, Incolonnamento e Noleggio a caldo di mezzi di sollevamento e traslazione.

La UNIMARE – Unione Agenti Marittimi S.r.l., alla luce di una autorizzazione quadriennale scadente al 31.12.2017, è legittimata invece a svolgere i servizi di Trasferimento auto in polizza, di Incolonnamento, di Pesatura e misurazione delle merci e di Conteggio, marcatura e cernita merci.

Inoltre, la Forship s.p.a. è titolare di un'autorizzazione di durata annuale, avente quindi scadenza al 31.12.2016, allo svolgimento in autoproduzione del servizio specialistico portuale di incolonnamento, da svolgersi nel porto di Golfo Aranci a cura del solo personale dipendente dalla propria struttura di terra.

Nell'ambito portuale di Porto Torres, le imprese autorizzate a svolgere servizi portuali sono state l'Impresa Compagnia Portuale Porto Torres s.r.l., per i servizi di Incolonnamento, Pulizia dell'ambito portuale, Conteggio, marcatura e

cernita merci e Noleggio a caldo di mezzi di sollevamento e traslazione, grazie ad una autorizzazione annuale scadente il 31.12.2016, e la SER.MAR. s.r.l. per il solo servizio di Pulizia dell'ambito portuale, in virtù di una licenza annuale con scadenza 31.12.2016.

Come appena evidenziato, la maggior parte delle autorizzazioni rilasciate coprono un lasso temporale di oltre un anno. Le imprese autorizzate hanno difatti presentato, all'atto dell'istanza iniziale, un programma operativo contraddistinto da un piano di investimenti e di costi di medio-lungo periodo e sono riuscite a mantenere, con il trascorrere del tempo e nonostante il periodo di crisi, quasi tutti i propri impegni di sviluppo, senza peraltro sacrificare aspetti fondamentali come la sicurezza e l'igiene del lavoro.

Proprio in questo ambito si concentra in particolare l'impegno dell'ufficio, sempre più attento teso alle problematiche legate alla safety ed alla creazione di una rete di interscambio di informazioni con altri organi di controllo presenti sul territorio.

La normativa di riferimento in materia di igiene e sicurezza del lavoro è costituita da un insieme di provvedimenti di carattere generale e speciale, che si basano fondamentalmente sul d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81, "Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro".

Fra le norme speciali, particolare importanza assume il d.lgs. 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".

In ambito regionale, inoltre, l'Assessorato all'Igiene e Sanità e dell'Assistenza Sociale della Regione Autonoma Sardegna ha provveduto a ricostituire il Comitato Regionale di Coordinamento, previsto dall'art. 7 comma 1 del D.Lgs. n. 81 del 9 aprile 2008 e dal D.P.C.M. 21 dicembre 2007, art. 1 comma 2, mediante il decreto n. 85 in data 20 luglio 2015 a firma del Presidente della R.A.S.

L'Ufficio Operativo del Comitato Regionale di Coordinamento è stato invece costituito mediante il decreto n. 57 del 15 maggio 2012 a firma del Presidente della Giunta Regionale, e si è insediato nel corso della seduta svoltasi in data 2 luglio 2012. Ogni anno, l'Ufficio Operativo ed il Comitato Regionale di Coordinamento definiscono il Piano operativo delle attività di vigilanza coordinata e congiunta in materia di salute e sicurezza sul lavoro, nell'ambito del quale vengono fissati una serie di obiettivi legati alla vigilanza, sinora sempre ampiamente raggiunti dall'A.P.

In entrambi gli organismi, l'Ente è rappresentato dal responsabile dell'Ufficio Lavoro e Sicurezza Portuale, in qualità di membro effettivo.

Inoltre, il rappresentante dell'Autorità Portuale è stato inserito anche all'interno di un gruppo di lavoro che ha il compito di predisporre opportuni aggiornamenti, integrazioni e perfezionamenti al Piano di comparto e di rischio relativo al comparto portuale, marittimo e della pesca, di cui al D.G.R. n. 60/25 del 5 novembre 2008.

In attuazione al d.lgs. 27 luglio 1999, n. 272, si prevede di proseguire le riunioni dei Comitati di Sicurezza ed Igiene del Lavoro, istituiti nei vari porti di competenza ai sensi dell'art. 7 della citata norma, nonché di continuare nella raccolta e nell'esame, sovente congiunto alla locale A.S.L. Servizio SPreSAL, dei documenti di

valutazione dei rischi pervenuti dalle imprese che svolgono operazioni e/o servizi portuali, ovvero da tutti quei soggetti che a vario titolo operano in porto. Ancora in sinergia con la A.S.L. è stato pianificato lo svolgimento di corsi di informazione a favore degli operatori portuali, il primo dei quali (Ottobre 2016, a cura del SER.D. di Olbia) ha affrontato il problema delle dipendenze (in particolare da alcool) e delle possibili implicazioni sulla sicurezza del lavoro.

La collaborazione con altri soggetti istituzionali e lo sviluppo congiunto di attività e di flussi di informazioni rappresentano, al tempo stesso, un fondamentale punto di partenza ed un obiettivo strategico da perseguire, mediante l'informatizzazione dei dati inerenti gli infortuni occorsi in ambito portuale relativi al personale dipendente dalle imprese autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali e dall'analisi statistica congiunta delle medesime informazioni, nonché mediante la condivisione informatizzata dei dati inerenti le imprese iscritte al Registro di cui all'art. 68 del Codice della Navigazione.

Come accennato, ogni anno il Piano regionale operativo delle attività di vigilanza coordinata e congiunta in materia di salute e sicurezza sul lavoro fissa un certo target di sopralluoghi portuali, da svolgersi autonomamente ovvero in forma coordinata o congiunta con il personale degli SPreSAL di Olbia e di Sassari. Fino ad oggi gli obiettivi, numericamente sempre crescenti, sono comunque sempre stati raggiunti.

A tal proposito, si prevede di continuare a svolgere anche nel futuro, visti gli ottimi risultati raggiunti ogni anno, la speciale vigilanza che vede, durante i mesi estivi, il personale dell'Autorità Portuale operare fin da prima

dell'alba sulle banchine portuali ed all'interno delle stive, allo scopo di vigilare sulla regolare applicazione delle normative inerenti la sicurezza e l'igiene del lavoro e prevenire il verificarsi di eventuali incidenti sul lavoro.

L'obiettivo principale per gli anni a venire rimane comunque quello di assicurare una attività di vigilanza quanto più possibile capillare e costante: ridurre gli infortuni significa abbattere i costi sociali ed incrementare la qualità del lavoro e dei servizi offerti. In una fase economica difficile e complessa come quella attuale, appare chiaro a tutti gli operatori, imprese portuali in testa, che i maggiori costi imposti dal rispetto delle normative della safety possono e devono tradursi in un valore aggiunto da offrire ai propri interlocutori.

4.5 SECURITY PORTUALE - NORMATIVA DI RIFERIMENTO

La materia "security" è regolamentata principalmente dalla Convenzione SOLAS '74 – Capitolo XI-2, la quale ha introdotto il Codice Internazionale per la Sicurezza delle Navi e degli Impianti Portuali (I.S.P.S. Code), entrato in vigore dal 1° luglio 2004.

Tale codice si applica, a partire dalla predetta data, a tutte le navi soggette alla normativa SOLAS, e pertanto a tutte le navi passeggeri e da carico (superiori a 500 T.S.L.) che effettuano navigazione internazionale.

Per quanto riguarda l'ambito nazionale è stato approvato, in data 31 marzo 2004, il Regolamento Europeo n° 725/2004, il quale ha recepito, per tutta l'Unione Europea, il Codice I.S.P.S..

Tale Regolamento, a far data dal 1° luglio 2005, ha previsto l'estensione della normativa I.S.P.S.

alle navi da passeggeri in classe “A” adibite a navigazione nazionale e, naturalmente, agli impianti portuali nei quali queste fanno scalo.

Il C.I.S.M. (Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi), come riportato dalla Circolare del Comando Generale delle Capitanerie di Porto n. 82/22675/II in data 07.04.04, in apposita riunione tenutasi in data 06.04.2004 ha individuato l’assetto delle competenze necessario alla corretta applicazione del Regolamento Europeo n° 725/04 in ambito nazionale.

Tale assetto prevede che, per le aree non assentite in concessione a privati (quali ad esempio le aree dei porti di Olbia e Golfo Aranci e Porto Torres soggette all’applicazione della normativa in argomento), l’onere di mettere in atto le misure di sicurezza previste dal Codice I.S.P.S. ricada direttamente, laddove istituita, sull’Autorità Portuale territorialmente competente, la quale opera sotto il controllo dell’Autorità Marittima.

In forza di tale determinazione, l’Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci, ha predisposto la prevista “Analisi dei rischi” ed il successivo “Piano di Sicurezza”.

Sempre per quanto riguarda l’ambito nazionale, con D.M. n. 83/T in data 20.06.2007, è stato approvato il “Programma Nazionale di Sicurezza Marittima”, il quale stabilisce in modo più approfondito le misure di sicurezza da adottarsi nei porti italiani soggetti alla normativa in argomento.

Un’ulteriore normativa, relativa all’intero ambito portuale e non ai singoli impianti portuali, è stata introdotta con la Direttiva Europea 2005-65-CE (Recepita con D.Lgs. 6 Novembre 2007, n. 203 - Attuazione della Direttiva relativa al miglioramento della sicurezza nei porti). Tale Direttiva prevede la

redazione di una Valutazione di Sicurezza del Porto (la quale comprende quindi tutti gli impianti portuali individuati all’interno di un porto, e le eventuali parti comuni ritenute di interesse ai fini della sicurezza portuale) e del conseguente Piano di Sicurezza del Porto.

I PIANI DI SICUREZZA

Il sopraccitato Regolamento Europeo n. 725/04 individua, come principale strumento per l’implementazione delle misure di sicurezza, il “Piano di Sicurezza dell’Impianto Portuale”.

In tale piano sono descritte tutte le misure di sicurezza applicate alla relativa area portuale, nonché tutte le procedure per la loro corretta gestione e messa in atto.

I piani di sicurezza indicano, inoltre, la struttura e la consistenza dell’Organizzazione di Sicurezza (personale responsabile, addetti alla vigilanza, etc.).

Tali Piani di sicurezza sono esaminati da apposito Comitato Portuale per la Sicurezza (comprendente Capitaneria di Porto, Polizia di Frontiera, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco e Agenzia delle Dogane) e successivamente inviati alla competente Prefettura affinché ne verifichi la compatibilità con i Piani di Sicurezza Provinciali.

Per quanto riguarda i Porti di Olbia e Golfo Aranci, originariamente il relativo piano di sicurezza era stato approvato dall’allora Commissione Collegiale in data 23.06.2005 e, successivamente all’ottenimento del visto della competente Prefettura di Sassari, approvato con Decreto n° 61/05 in data 30.06.2005 della Capitaneria di Porto di Olbia.

Nell’anno 2014, in seguito all’approvazione di nuove Valutazioni dei Rischi per gli Impianti Portuali “Pontile Isola Bianca” e “Porto

Cocciani” di Olbia e “Porto Commerciale” di Golfo Aranci, sono stati esaminati i relativi Piani di Sicurezza degli Impianti Portuali, opportunamente modificati, i quali sono stati poi regolarmente approvati dall’Autorità Marittima. Per il Porto di Porto Torres, i piani di sicurezza relativi agli impianti portuali ivi individuati, sono stati approvati con Decreto n° 148/09 in data 17.04.2009 dalla Capitaneria di Porto di Porto Torres.

In relazione a quanto previsto dal D.Lgs. 203/2007, conseguentemente all’approvazione della Valutazione dei Rischi del Porto di Olbia, avvenuta nel mese di Dicembre 2011, in data 28 marzo 2012 la competente Conferenza di Servizi per la Sicurezza Portuale ha adottato il “Piano di Sicurezza Portuale” per il porto di Olbia, il quale è stato poi approvato in data 30.03.2012 dal Prefetto di Sassari con Provvedimento Prot. n. 4935/Area 1/O.P..

IL SERVIZIO DI SICUREZZA

Già attivo a far data dal 1° Luglio 2005, giorno di estensione della normativa di sicurezza alle navi passeggeri adibite a navigazione nazionale (come, ad esempio, i traghetti) per il Pontile Isola Bianca di Olbia e per il Porto Commerciale di Golfo Aranci viene svolto un servizio di vigilanza continuativa, avente compiti di controllo degli accessi e di ispezione dei veicoli e dei bagagli al seguito dei passeggeri in partenza da tali aree portuali.

Un analogo servizio è entrato in funzione, per gli Impianti Portuali individuati presso il Porto di Porto Torres, a far data dal mese di marzo 2009. Nel servizio di sicurezza è giornalmente impiegato, complessivamente per i tre porti, un numero variabile di Guardie Particolari Giurate,

oscillante tra le 55 e le 95 unità in funzione dei volumi di traffico.

Per poter far fronte ai controlli previsti dalla normativa sono stati installati alcuni metal detector a portale – per i passeggeri a piedi, ed è impiegata, per il bagaglio a mano al seguito degli stessi, un’apparecchiatura radiogena.

Per i controlli effettuati sulle autovetture sono impiegati dei rilevatori di esplosivo di tipo “sniffers”, degli specchi per ispezione veicolare ed una sonda orientabile munita di telecamera.

In caso di necessità, o per controlli più approfonditi, è possibile utilizzare un apparato radiogeno automontato.

Il disagio recato ai passeggeri ed agli operatori portuali è quanto più possibile contenuto e si è potuto constatare, anche in ragione della delicata situazione internazionale, come la maggioranza dei passeggeri abbia accolto con favore l’introduzione dei controlli di sicurezza.

Anche nei periodi di maggior traffico non sono stati registrati particolari ritardi dovuti all’applicazione della nuova normativa relativa alla sicurezza.

Al fine di facilitare le operazioni di controllo, e di aumentare il grado di sicurezza, nelle predette aree portuali sono inoltre stati installati alcuni sistemi di protezione fisica (cancelli radiocomandati, sbarre veicolari, recinzioni, etc.).

ATTREZZATURE VOLTE AD AUMENTARE IL LIVELLO DI SICUREZZA

Al fine di aumentare ulteriormente il grado di sicurezza nelle aree portuali soggette alla normativa in argomento, nonché di ottimizzare l’impiego del personale e di contenere i costi,

l'Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci, ha realizzato un sistema integrato di sicurezza che comprende i sottoelencati impianti tecnologici:

- Control Room: al fine di coordinare correttamente il personale operante in ambito portuale, è stata predisposta, nella nuova sede dell'Ente, un'idonea sala di controllo, nella quale sono stati accentrati anche i sistemi di comunicazione radio, videosorveglianza e di controllo degli accessi. La tecnologia oggi disponibile ha consentito di realizzare un'unica control room che serve tutte le aree portuali di Olbia e Golfo Aranci. Sono in corso degli studi di fattibilità in merito al collegamento della predetta Control Room con la sede di Porto Torres.

- Apparato di videosorveglianza: allo scopo di fornire supporto al personale della vigilanza, viene utilizzato un sistema di videosorveglianza contenente anche tecnologie per il controllo degli accessi. Tale sistema integra tecnologie di motion – detection che generano allarmi automatici in caso di intrusioni in aree riservate. E' inoltre allo studio la possibilità di sfruttare i più recenti software di analisi dell'immagine al fine di individuare automaticamente oggetti potenzialmente pericolosi, quali bagagli abbandonati, pacchi sospetti, etc...

- Sistema di comunicazione radio: è in fase di studio la possibilità di munire le aree portuali di giurisdizione di un sistema di comunicazioni radio, che possa supportare sia il personale della vigilanza, sia gli altri operatori portuali in modo da permettere la pronta interfaccia di diversi soggetti. Nel corso delle esercitazioni tenute in materia è stato infatti notato che uno dei maggiori ostacoli all'integrazione dei vari soggetti competenti ad intervenire (Port security, Capitaneria di Porto,

Polizia di Frontiera, Vigili del Fuoco, Carabinieri, etc.) è rappresentato dalla difficoltà degli stessi a comunicare prontamente ed in modo affidabile tra di loro, operando su sistemi radio quasi tutti differenti.

- Sistemi di controllo degli accessi: è in programma la realizzazione di aree di sosta, riservate agli operatori portuali ed ai mezzi in attesa di imbarco, il cui accesso sia controllato in modo automatico, utilizzando appositi badge, attualmente già utilizzati per il riconoscimento degli operatori portuali.

E' inoltre allo studio la possibilità di implementare un sistema di controllo degli accessi per i mezzi pesanti basato su chip identificativi a radio frequenza (RFID), i quali possono essere utilizzati per "tracciare" automaticamente tutti i dati relativi, ad esempio, ad un semirimorchio in partenza dal porto (Orario di ingresso, spostamenti all'interno delle aree portuali, orario di partenza, etc.).

In merito ai veicoli transitanti per le aree portuali, siano questi di passeggeri diretti all'imbarco o di operatori portuali, è inoltre prevista la possibilità di implementare dei sistemi automatici di riconoscimento delle targhe i quali, operando un controllo in tempo reale sui database in dotazione alle Forze dell'Ordine, sono in grado di individuare eventuali veicoli che risultino rubati e/o segnalati.

- Rete telematica: è in programma l'installazione di una rete telematica di adeguata capacità, principalmente di tipo wireless, che possa fornire un valido supporto al personale della sicurezza nonché agli altri operatori portuali per la trasmissione di tutti i dati utili allo svolgimento dei rispettivi compiti. Tale rete sarà utilizzata anche per il trasporto delle

informazioni provenienti dai sopraccitati sistemi di videosorveglianza e di controllo degli accessi.

- Porto di Porto Torres: Nelle banchine di recente costruzione, il Provveditorato Interregionale delle Opere Pubbliche, che ha curato i relativi lavori, ha predisposto alcuni impianti tecnologici (sistema di videosorveglianza, controllo degli accessi e strutture di supporto) che, oltre a permettere la realizzazione di una postazione di controllo locale, potranno essere integrati nei sistemi di sicurezza in corso di definizione presso la sede di Olbia.

ATTIVITÀ PREVISTA PER L'ESERCIZIO 2017

Oltre a quanto già esposto in relazione ai sistemi tecnologici, l'Ente sta svolgendo le attività volte a definire le sottoelencate iniziative:

- Rinnovo dell'Appalto triennale (2017 - 2019) per il servizio di Vigilanza delle Aree Portuali e di controllo di sicurezza dei passeggeri in partenza da Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres;
- Rinnovo/Sostituzione degli apparati radiogeni utilizzati fin dal luglio 2005 per il controllo di sicurezza dei passeggeri che transitano nella Stazione Marittima di Olbia;
- Sostituzione dei metal detector a portale utilizzati fin dal luglio 2005 per il controllo di sicurezza dei passeggeri che transitano nella Stazione Marittima di Olbia;
- Avvio di un apposito servizio di manutenzione dei cancelli e delle sbarre veicolari posizionate in corrispondenza dei varchi di sicurezza, al fine di assicurarne sempre la massima efficienza;
- Avvio di un apposito servizio di manutenzione delle recinzioni delimitanti le

“Aree ad Accesso Ristretto” individuate all'interno degli Impianti Portuali;

- Avvio di un apposito servizio di manutenzione dei parabordi posizionati lungo le banchine di Olbia e Golfo Aranci, al fine di assicurarne sempre la massima efficienza;
- Monitoraggio costante dei pescaggi, con particolare riferimento alle aree maggiormente utilizzate dalle grandi Navi da Crociera, al fine di poter assicurare la fruibilità dei moli in piena sicurezza.

4.6 PIANIFICAZIONE ACCOSTI

Con Ordinanza n° 01/2012 in data 24 gennaio 2012, è stato approvato il “Regolamento per la programmazione delle destinazioni ed assegnazioni commerciali delle strutture portuali nei porti di Olbia e Golfo Aranci”. Attraverso tale Regolamento l'Autorità Portuale, d'intesa con le rispettive Autorità Marittime per le sole problematiche connesse alla sicurezza della navigazione (in particolare, verifica della compatibilità dell'assegnazione degli accosti con i diversi profili connessi con la sicurezza della navigazione e portuale di competenza delle singole Autorità Marittime), ha inteso dare attuazione ai compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali ad essa affidati dall'art. 6, comma 1, lettera a) della Legge 84 del 28 gennaio 1994.

Analoga procedura è stata svolta per il porto di Porto Torres dove, in data 11.02.2009, è stata approvata l'Ordinanza n° 06/2009 e l'annesso “Regolamento commerciale per gli accosti nel porto di Porto Torres”.

Nel dettaglio, i predetti Regolamenti hanno lo scopo di armonizzare la gestione commerciale

degli accosti con la conseguente utilizzazione dei piazzali.

Come per gli esercizi precedenti, anche per l'anno 2016 l'Ente ha stabilito alcune "Linee guida", le quali sono state concepite sulla base di tre obiettivi che si ritengono importantissimi per il presente e per il futuro delle aree portuali e del territorio circostante:

- Sviluppo di ulteriori traffici crocieristici e fidelizzazione di quelli recentemente acquisiti;
- Sviluppo di nuove linee e mantenimento del "tradizionale" traffico passeggeri, mirando nel contempo a creare le condizioni per l'offerta di servizi sempre migliori;
- Sviluppo dei traffici merci;

Allo scopo di perseguire i predetti obiettivi, l'Ente ha necessariamente dovuto, in ragione delle strutture portuali esistenti, stabilire alcune "priorità commerciali", discendenti dagli stessi, delle quali è stato tenuto conto nell'assegnazione degli accosti:

- 1) Navi da crociera;
- 2) Navi di linea adibite al trasporto dei passeggeri;
- 3) Navi di linea adibite al trasporto delle merci;
- 4) Navi non di linea adibite al trasporto delle merci.

In linea generale, si è scelto di tenere positivamente conto, solo laddove risultato indispensabile, accordare delle "preferenze commerciali" a quelle linee che hanno assicurato un collegamento regolare e continuo (365 giorni all'anno) da e per il continente.

Nel riconoscere l'importanza e la delicatezza delle rispettive programmazioni societarie, gli intendimenti dell'Autorità Portuale sono stati quelli, per quanto possibile, di non stravolgere le richieste presentate dalle Compagnie di

Navigazione e, con la collaborazione dell'Autorità Marittima per l'esclusivo esame della relativa compatibilità per i profili connessi con la sicurezza della navigazione e portuale, di garantire il massimo e miglior sfruttamento possibile delle strutture portuali a disposizione, senza dimenticare che una delle "missioni" prioritarie dell'Ente, da svolgersi nel pieno rispetto della concorrenza, è quella di sviluppare i traffici portuali.

Per quanto riguarda lo scalo di Porto Torres, le maggiori problematiche si sono manifestate una volta resi operativi i nuovi accosti del molo di ponente, dove sono state trasferite le navi passeggeri. Tali criticità non riguardano tanto le banchine di ormeggio, idonee per strutture e lunghezza ad accogliere le navi, quanto le difficoltà nautiche che le stesse possono incontrare per l'ormeggio in presenza di condizioni meteo marine avverse (venti superiori a 20/25 nodi provenienti dal I e IV quadrante).

L'utilizzo di tali ormeggi ha poi messo in evidenza la necessità di realizzare la viabilità tra il molo di ponente e il vecchio porto commerciale, in modo da poter utilizzare anche gli ampi spazi a disposizione per lo stoccaggio dei mezzi commerciali.

4.7 MARKETING E ATTIVITA' PROMOZIONALI

Come già argomentato nella premessa del presente Piano Operativo Triennale, l'entrata in vigore, in data 15 settembre 2016, del Decreto Legislativo n. 169 - che modifica la legge n. 84/94 dettando le disposizioni transitorie per

l'attuazione della nuova governance dei porti – apre un nuovo scenario nella programmazione delle attività di marketing e promozione dell'Ente. Il prossimo triennio, indipendentemente dalla concessione di uno slittamento dell'“accorpamento” in unica Autorità Di Sistema Portuale, sarà, infatti, orientato alla programmazione e realizzazione di una nuova campagna promozionale dei porti del Nord Sardegna nelle fiere internazionali, in particolare quelle legate al crocierismo.

Già in occasione del Seatrade Cruise Global 2016, unitamente all'Autorità Portuale di Cagliari e sotto il coordinamento dell'Assessorato Regionale al Turismo e Commercio, l'Ufficio Marketing ha promosso il brand unico della destinazione “Sardegna”. Un'occasione per mettere in evidenza l'offerta integrata di un'isola che, sul versante crocieristico, molto ha da offrire, con proposte escursionistiche variegata e altamente competitive rispetto alle altre destinazioni del Mediterraneo.

Alla realizzazione di nuovo materiale e alla prosecuzione della proficua collaborazione con la Regione, l'Autorità portuale di Cagliari, ma anche Camere di Commercio e associazioni delle categorie impegnate nell'attività turistica, dovrà comunque seguire contestualmente la preparazione di un'offerta infrastrutturale adeguata, i cui risultati rappresenteranno la vera novità nelle strategie di promozione.

Resta un punto fisso dell'attività promozionale la partecipazione alle fiere internazionali del settore (Seatrade Cruise Global, Seatrade Med e Seatrade Europe) e agli incontri di business to business o 1 – 2 – 1 con i rappresentanti delle compagnie. Così come strategica risulta la partecipazione, in qualità di Ente associato, ai summit di MedCruise e della Clia, occasioni per

incrementare le relazioni dirette dell'Ente con le compagnie e, nel contempo, mantenere alto il livello di professionalità nella gestione del fenomeno crocieristico, con accesso diretto a statistiche e studi di mercato, scambio di know how tra differenti realtà e diffusione delle best practices nella gestione del mercato.

Sempre in ambito promozionale e di apertura al territorio si ritiene opportuno, anche per il triennio successivo, riproporre e consolidare il progetto di accoglienza per i crocieristi che vede protagonisti gli studenti delle scuole superiori del Nord Sardegna.

Per quanto riguarda il settore del cabotaggio e delle merci, sarà fondamentale proporre un'attenta promozione dei tre porti per l'attivazione di nuove linee, merci e passeggeri, di collegamento da e per la Penisola che consenta un ampliamento del ventaglio di linee commerciali. In virtù delle prospettive delineate nelle linee guida dei piani regolatori, passando anche attraverso progetti europei attivi, oltre, ovviamente, dalle fiere internazionali dedicate alla logistica (Transport Logistic China e Sitl di Parigi), si rivelerà fondamentale un'azione di marketing coordinata rivolta ad attrarre l'attenzione dei principali attori del settore sulle possibili attività commerciali realizzabili.

L'INNOVAZIONE E LO SVILUPPO

L' *Innovation day* organizzato dall'Autorità portuale di Livorno, nel giugno 2015, si è concluso con l'asserzione “*Porto, per lo sviluppo serve l'innovazione*”. Questo è il tema che viene affrontato in questa parte del P.O.T 2017/2019, in linea con quanto già proposto nel

precedente documento. La realizzazione di questi obiettivi, tuttavia non è neutra rispetto alle altre tematiche trattate dal P.O.T. come l'assetto organizzativo interno e la dotazione di personale. E' di tutta evidenza che il raggiungimento degli obiettivi che si ritengono necessari non potrà che dipendere dal raggiungimento di nuovi differenti assetti nella struttura del personale dell'Ente. La recente riforma del sistema portuale italiano si muove in questa linea, l'innovazione e lo sviluppo, sono i criteri su cui la stessa riforma è basata.

5.1. LA PARTECIPAZIONE AI PROGETTI COMUNITARI

Partecipare ad un programma comunitario ed ottenere le sovvenzioni per un progetto è un'importante opportunità di crescita per l'Ente e la sua portualità di riferimento, al tempo stesso è una sfida impegnativa perché rappresenta un impegno a lungo termine che richiede professionalità e competenze specifiche. La partecipazione dell'Ente a progetti comunitari nasce dalla felice collaborazione instaurata negli scorsi anni con il Comune di Olbia, partner del progetto semplice P.im.Ex, del P.O. Italia Francia Marittimo 2007 - 2013. Una esperienza che ha favorito l'accrescimento professionale del personale dell'Ente, soprattutto attraverso il confronto con altri partner italiani e corsi.

E' nato quindi un percorso virtuoso che ha consentito oggi, all'Autorità portuale di partecipare in maniera diretta, come partner, sempre dell'ambito della programmazione 2007-2013, a due importantissimi progetti comunitari transnazionali di valenza strategica, il Futuremed e l'Optimed.

Il Progetti Futuremed ed Optimed, dei quali l'Ente è partner, hanno impegnato la struttura

già con significativi risultati. Questi ultimi progetti sono stati seguiti, compatibilmente con le altre esigenze di istituto, da uno staff interno che si è dedicato alle attività programmate, con passione e spirito di servizio. E' necessario, oggi, come previsto già dal vigente Piano Operativo Triennale (P.O.T.), alla luce dei numerosi impegni ed alla strategicità della partecipazione alla progettazione europea, pensare alla costituzione di un apposito ufficio interno, appositamente dedicato. Tale ufficio, come previsto dall'attuale normativa e nella regolamentazione dei progetti europei potrà essere ulteriormente potenziato, secondo le attività svolte, con collaboratori esterni a carico del quadro economico dei progetti finanziati. Un compito, questo, che sarà sicuramente demandato alla nuova Autorità di sistema portuale.

Con la pubblicazione dei bandi 2014-2020 della nuova programmazione Europea, l'Ente si è attivato per una partecipazione diretta ed indiretta alla nuova programmazione. Sin dai primi incontri della primavera 2015, l'Autorità portuale ha collaborato per la predisposizione di importanti proposte di progetto con l'Assessorato ai Trasporti della Regione Sardegna e con l'Autorità portuale di Cagliari.

Nella scorsa Call l'ente è risultato vincitore di tutti i 5 progetti presentati ai quali l'Autorità portuale parteciperà sia come partner diretto sia in convenzione con la Regione Sardegna – Assessorato ai Trasporti. Più precisamente, come partner diretto, l'Ente sarà protagonista del progetto GEECCTT-Iles, con capofila la Regione Corsica – Ufficio dei Trasporti, che si pone l'obiettivo, attraverso la creazione di un organismo di diritto pubblico internazionale (GECT), di ottimizzare, mettere a valore e rafforzare le relazioni tra le isole dell'area di

cooperazione. Indirettamente, grazie ad un accordo istituzionale con la Regione Sardegna – Assessorato ai Trasporti, l’Autorità portuale parteciperà ai progetti Nectemus, con Provincia di Livorno capofila, attraverso il quale saranno individuate quelle criticità che creano rallentamenti nell’interscambio modale del trasporto marittimo dei passeggeri e la successiva predisposizione di un piano di azione congiunto, con indicazione degli interventi per il miglioramento delle infrastrutture e dei flussi informativi nei porti delle zone continentali e delle isole di Sardegna e Corsica; Circumvectio che, al pari del progetto precedente, mira al perfezionamento della gestione dei flussi di merci, attraverso lo sviluppo delle piattaforme logistiche di interscambio modale. In tema ambientale, invece, la Port Authority sarà impegnata su due linee di progetto: Se.Dri.Port, il cui Capofila è la Regione Sardegna, Assessorato ai Trasporti, che rappresenta, invece, una concreta opportunità per il controllo dell’insabbiamento dei porti sardi, attuabile attraverso un avanzato sistema di monitoraggio del fenomeno di accumulo di sedimenti; SEDITERRA, Capofila il Dipartimento del VAR (Francia) che, al pari del progetto precedente, mira allo studio delle opportunità di trattamento e riutilizzo a terra dei materiali di risulta dei dragaggi.

Ci si sta indirizzando, all’interno delle nuove CALL (fine 2016-inizio 2017) nuovo P.O. Interreg Italia-Francia Marittimo, verso la candidatura, come partner (progetti strategici) o come “collaboratore tecnico della Regione Sardegna” in bandi che prevedono attività varie in materia di: infomobilità, multimodalità ed interoperabilità dei passeggeri; studi ed azioni contro l’inquinamento sonoro e sui rifiuti nei porti; Studi di fattibilità sull’utilizzo, nel

trasporto marittimo; utilizzo dei carburanti meno inquinanti; emissioni in atmosfera delle navi. In questo periodo a seguito dei vari incontri che vengono organizzati, in varie sedi, sia per le presentazioni dei nuovi programmi UE 2014-2020, sia per favorire la creazione di nuovi partenariati di progetto, l’Autorità portuale ha ricevuto importanti ed ulteriori proposte di partenariato, a valere su vari e diversi fondi europei, tuttavia l’assenza di una struttura organizzativa stabile e l’ampia e la già nota carenza di personale, suggeriscono che l’Autorità portuale si concentri su quei bandi che già vedono una collaborazione strategica a livello sardo.

Negli ultimi anni si è assistito ad una maggiore sensibilizzazione dei cittadini sulle questioni legate alla sostenibilità ambientale, specialmente nel settore dei trasporti e con particolare riferimento allo sviluppo dei porti. Ci si è risolti al settore marittimo per cercare di alleviare la forte crescita del trasporto su gomma, utilizzando le c.d. “Autostrade del Mare”. A tale maggiore sensibilità è seguita una maggiore attenzione da parte degli organi comunitari che hanno disegnato un nuovo approccio da seguire per lo sviluppo portuale. Uno sviluppo compatibile ambientalmente in cui si inseriscono, con estrema “forza”, sia il Piano Energetico Ambientale sia il Sistema di Gestione Ambientale del Porto.

Il Piano Energetico Ambientale dei Porti del Nord Sardegna (PEAPNS) è uno strumento di razionalizzazione energetica anche mediante la promozione e l’uso di fonti rinnovabili e l’aumento dell’efficienza energetica nell’area portuale, contribuendo al miglioramento ambientale dei porti.

Uno strumento concreto di pianificazione ed intervento, che fornirà all’Autorità Portuale gli

strumenti necessari all'attuazione dei Nuovi Piani Regolatori Portuali ed alla realizzazione di azioni concrete per una regolamentazione di indirizzo degli interventi attuabili nei porti di competenza. Agli operatori privati fornirà uno strumento concreto per realizzare significative economie e promuovere nuove attività legate all'energia ed alla tutela ambientale nei porti.

Il Comitato portuale nella riunione del 27 ottobre 2010 approvò il Piano Operativo Triennale 2011-2013, che recepiva la redazione di un Piano Energetico Ambientale in cui venivano stabilite alcune linee guida del Piano stesso. Successivamente sono stati effettuati vari incontri per comprendere, al meglio, le necessità di sviluppo dello strumento programmatico, soprattutto alla luce della redazione dei nuovi Piani Regolatori portuali e delle relative procedure di V.A.S.

L'Ente, nel corso del 2016, ha preparato la bozza del capitolato tecnico per affidare la redazione del Piano, comprensivo anche delle ipotesi di gestione di un sistema ambientale secondo i paragrafi che seguono. Tuttavia il D.lgs 169/2016 ha inserito nella legge 84/1994 l'art. 4 bis sulla sostenibilità energetica. In effetti l'articolo 4 bis prevede che ogni Autorità di sistema portuale si doti di un piano energetico ed ambientale con il fine di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO₂. L'affidamento di tale studio sarà valutato per competenza dalla nuova Autorità di sistema portuale in quanto si dovrà attendere la pubblicazione delle linee guida adottate dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

5.3 IPOTESI DI UN SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE

L'art.18, comma 1, del D.Lgs.152/2006 e s.m.i. dispone che "il monitoraggio assicura il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei piani e dei programmi approvati e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare, tempestivamente, gli impatti negativi imprevisti ed adottare le opportune misure correttive. Il monitoraggio è effettuato nel nostro caso dall'Autorità portuale in collaborazione con l'Autorità competente (Regione Autonoma della Sardegna) anche avvalendosi del sistema delle Agenzie ambientali e dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale".

Nel corso dell'elaborazione del piano o del programma e del relativo Rapporto Ambientale, la normativa nazionale prescrive la necessità di definire le misure per il monitoraggio, recentemente il Ministero dell'Ambiente ha rilasciato delle linee guida per la costruzione di tale sistema.

Tuttavia si è già evidenziata la necessità e l'opportunità di progettare un sistema più completo. Non tanto un sistema più ampio, ma capace di fornire dei dati che possono essere intellegibili ed utilizzati anche al di fuori dei singoli porti e nella diretta funzione di monitoraggio degli effetti del Piano.

Da tempo l'ESPO (EUROPEAN SEA PORTS ORGANISATION) ha realizzato dei sistemi di valutazione delle prestazioni e gestione ambientale dei porti. La necessità di progettare un sistema di monitoraggio delle "prestazioni ambientali" dei Piani Regolatori, previsto dal D.lgs 152/2006, è l'occasione migliore per progettare un sistema integrato di valenza

europea, finalizzato a confrontare gli indici di prestazione ambientale dei porti di competenza con tutti gli altri porti d'Europa, utilizzando dei parametri europei appositamente disegnati per i porti: l'SDM ed il PERS. Inoltre la partecipazione delle Autorità portuali italiane, tramite l'ESPO (Associazione dei Porti Europea) al Progetto Comunitario PORTOPIA (Ports Observatory for Performance Indicators Analysis) conferma l'esigenza di dotare la portualità di riferimento di un sistema di indicatori di livello comunitario.

Inoltre la creazione di un sistema telematico di monitoraggio di numerosi valori ambientali andrebbe a completare la struttura di monitoraggio ambientale dell'Ente.

SELF DIAGNOSIS METHOD (SDM)

Il SDM è uno strumento ideato per supportare le Amministrazioni dei porti nella valutazione delle prestazioni ambientali del proprio porto. Il metodo si basa sulle risposte date dall'Amministrazione del porto a domande inerenti tematiche ambientali. L'obiettivo principale è quello di effettuare un'analisi delle procedure di gestione degli aspetti ambientali significativi. I risultati evidenziano sia gli aspetti di criticità che richiedono maggiore attenzione sia gli aspetti di merito. Il SDM può essere utilizzato per una prima valutazione che può essere ripetuta di anno in anno per evidenziare l'andamento temporale delle prestazioni ambientali del porto. Inoltre, dà l'opportunità al porto di comparare le proprie prestazioni con quelle di altri porti europei.

PORT ENVIRONMENTAL REVIEW SYSTEM (PERS)

Il PERS è uno strumento di gestione ambientale strutturato per assistere i porti nel mettere in pratica le indicazioni contenute nell' "Environmental Code of Practice" della European Sea Ports Organization (ESPO) recentemente aggiornato. Il PERS si basa sulle migliori pratiche riconosciute a livello internazionale e costituisce un sistema specifico, sviluppato dai porti, per i porti. È stato formulato per essere flessibile e modificabile in modo tale da adattarsi alle eventuali modifiche delle normative e delle priorità di azione. In particolare, il PERS prevede una serie di impegni per un'Amministrazione portuale (quali, ad esempio, la pubblicazione di un rapporto periodico sullo stato dell'ambiente, il monitoraggio di una serie di indicatori ambientali, ecc...) ad operare secondo le indicazioni della Unione Europea, che incoraggia l'adozione di tali strumenti di gestione ambientale per uno sviluppo sostenibile del settore portuale europeo. L'Amministrazione portuale, su base volontaria, può inoltre richiedere la certificazione del proprio sistema di gestione ambientale secondo lo schema PERS da parte di organismi indipendenti accreditati. Tale strumento costituisce, quindi, un ottimo standard di riferimento di buone pratiche ambientali per il settore portuale, nonché una buona base di partenza per i porti che volessero in seguito conformarsi agli standard di certificazione ambientale ISO 14001 e/o EMAS.

5.4. IL SISTEMA INFORMATIVO PORTUALE (PCS)

Qualsiasi sistema informativo, di informatica o di altro genere, per funzionare, ha bisogno di essere alimentato da un flusso costante di dati,

che deve essere semplice e basato su criteri e regole comuni.

La progettazione di un sistema telematico moderno, da utilizzarsi in ambito portuale, deve necessariamente partire dall'analisi dei dati esistenti e prevedere l'utilizzo di criteri informativi e statistici comuni. Attraverso l'applicazione delle "regole" previste dall'Unione Europea si può progettare il flusso delle informazioni necessarie all'alimentazione di un sistema di "infomobilità" nel suo significato più ampio.

Tramite il progetto Futuremed è stato sperimentato e sviluppato un moderno PCS portuale che ha realmente fornito, in tutta l'estate 2015, in tempo reale, importanti informazioni ai passeggeri (www.futureport.it)

La fine delle attività del progetto pilota Futuremed, prevista per la fine del 2015, apre necessariamente un momento di riflessione sulla programmazione futura. E' di tutta evidenza che il progetto Futuremed ha saputo rispondere agli interrogativi ed alle difficoltà che si sono presentati ed ha restituito un sistema perfettamente funzionante. Si è evidenziato che attraverso il completamento degli accordi con i partner istituzionali ed i vari operatori commerciali è possibile avere, in tempo reale, un completo controllo delle attività portuali, sia dal punto di vista della security, sia della safety, sia dal punto di vista commerciale.

L'obiettivo futuro è riportare questa esperienza in un più vasto sistema che interesserà tutti i porti dell'Ente e dovrà raggiungere tutti quegli operatori, siano essi istituzionali o commerciali, che per vari motivi non hanno partecipato alle attività di test del progetto WP5 Futuremed.