

dall'art. 9, commi 1 e 2 del D.L. 78/2010 si applichino alle Autorità portuali, essendo le stesse inserite nel conto economico consolidato della P.A.

La normativa riguardante le riduzioni delle dotazioni organiche delle pubbliche amministrazioni, da ultimo disciplinata dall'articolo 2, comma 1 del decreto legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, è stata ritenuta, con D.P.C.M. 22 gennaio 2013<sup>1</sup>, non direttamente applicabile alle Autorità Portuali, in quanto riferibile alle dotazioni organiche di personale rientrante nella disciplina del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165. Ciò in quanto, secondo il D.P.C.M., "la legge 28 gennaio 1994, n. 84 di riordino della legislazione in materia portuale, detta una disciplina speciale per le Autorità Portuali prevedendo: a) all'articolo 6, comma 2, che a tali enti pubblici non economici non si applicano sia le disposizioni di cui alla legge 20 marzo 1975, n. 70, e successive modificazioni, sia le disposizioni di cui al decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni; b) all'articolo 10, comma 6, che il rapporto di lavoro del relativo personale delle autorità portuali è di diritto privato ed è disciplinato dalle disposizioni del codice civile libro V - titolo I - capi II e III, titolo II - capo I, e dalle leggi sui rapporti di lavoro subordinato nell'impresa, specificando che il suddetto rapporto è regolato da appositi contratti collettivi nazionali di lavoro".

Rimane ferma, secondo il D.P.C.M. citato, anche per le Autorità Portuali, l'applicazione di misure di contenimento della spesa di personale a cui devono attenersi tutte le amministrazioni pubbliche.

Da ultimo, il D.P.R. 4 settembre 2013, n.122, ha prorogato fino al 31/12/2014 le disposizioni recate dall'art.9, comma 1 del D.L. 78/2010, convertito nella legge n.122/2010. Ha stabilito inoltre che si dà luogo alla contrattazione collettiva per gli anni 2013-2014 del personale dipendente delle amministrazioni pubbliche così come individuate ai sensi dell'art.1, comma 2, della legge n.196/2009, per la sola parte normativa e senza possibilità di recupero per la parte economica. Inoltre ha escluso per il medesimo personale il riconoscimento degli incrementi contrattuali eventualmente previsti a decorrere dall'anno 2011, senza possibilità di recupero.

Si riportano le ulteriori misure legislative adottate, in materia di portualità, negli anni 2011 - 2013.

Per quanto concerne il tema della liberalizzazione e della regolazione del settore dei trasporti, l'intervento più significativo è contenuto nel D.L. n.201/2011, convertito

<sup>1</sup> Registrato alla Corte dei conti in data 18 marzo 2013.

nella L. n.214/2011, così come modificato dall'articolo 36 della legge n.27 del 24 marzo 2012 di conversione del D.L. 24 gennaio 2012 n.1. Tale provvedimento prevede di assoggettare l'intero settore dei trasporti a un'unica Autorità indipendente di regolazione, da istituire nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla L. n.481/1995.

Con riferimento al tema della connessione fra il sistema portuale e la rete logistica nazionale, si segnala la disposizione contenuta nell'art.46 della legge menzionata, secondo cui le Autorità portuali possono costituire sistemi logistici e intervenire attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le Regioni, le Province e i Comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie.

Nel decreto legge n.24 gennaio 2012, n.1, convertito nella legge 24 marzo 2012, n. 27 si prevede, inoltre:

- una nuova disposizione (art.48) in materia di dragaggi funzionale alla realizzazione di operazioni di escavo nei porti italiani che consentano di accogliere navigli di grandi dimensioni;
- il medesimo trattamento per quanto concerne l'applicazione della tassa di ancoraggio e delle tasse portuali per i trasporti fra porti nazionali e quelli fra scali nazionali e porti di altri stati membri dell'Unione europea;
- l'introduzione di misure per la semplificazione nella redazione e accelerazione dell'approvazione dei progetti.

In materia di finanziamento delle opere portuali deve essere segnalata la c.d. legge di Stabilità 2012 (L. n. 183/2011) nella parte in cui ha previsto, per il solo anno 2012, che il finanziamento pubblico delle opere portuali possa derivare dalle risorse del "Fondo per le infrastrutture portuali", ad integrazione di quelle provenienti dalla revoca dei finanziamenti trasferiti o assegnati alle Autorità portuali che non abbiano ancora pubblicato il bando per i lavori di realizzazione delle opere infrastrutturali entro il quinto anno.

Tali risorse, in base ad appositi decreti attuativi, dovrebbero essere allocate alle Autorità portuali:

- che abbiano attivato investimenti con contratti già sottoscritti o con bandi di gara pubblicati alla data del 30 settembre 2010 in attuazione delle disposizioni di cui all'art.1, comma 991, della legge 27 dicembre 2006, n.296;
- i cui porti siano specializzati nell'attività di *transhipment*;
- che presentino progetti cantierabili nel limite delle disponibilità residuali.

Sempre con riferimento al finanziamento delle infrastrutture, la legge di stabilità 2012 è intervenuta ulteriormente con misure volte ad incentivare la partecipazione di capitali privati per la realizzazione delle opere infrastrutturali.

In particolare, è stata prevista la possibilità di finanziare le infrastrutture mediante defiscalizzazione, ovvero prevedendo agevolazioni fiscali (in alternativa al contributo pubblico in conto capitale) in favore di soggetti concessionari che intendano realizzare le nuove infrastrutture in *project financing*.

Con il decreto 201/2011, convertito nella legge 214/2011, la possibilità di finanziamento mediante defiscalizzazione è stata estesa alle opere di infrastrutturazione per lo sviluppo e l'ampliamento dei porti e dei collegamenti stradali e ferroviari inerenti i porti nazionali appartenenti alla rete strategica trans-europea di trasporto essenziale, c.d. core TEN-T network.

Il decreto legge 1/2012, convertito nella legge 27/2012, a sua volta, ha integrato il quadro normativo prevedendo, fra le misure a sostegno di capitali privati, il riconoscimento dell'extra-gettito IVA alle società di progetto per il finanziamento delle grandi opere infrastrutturali portuali. Tale misura è applicabile per un periodo non superiore a 15 anni e per una quota pari al 25% dell'incremento del gettito generato dalle importazioni riconducibili all'infrastruttura stessa.

Devono, infine, segnalarsi alcune disposizioni, contenute nel d.l. 22 giugno 2012, n.83, convertito nella legge 7 agosto 2012, n.134.

In particolare, l'art 2, che modifica la disciplina degli incentivi alla realizzazione di infrastrutture introdotti dall'art.18 della legge n.183 del 2011 (legge di stabilità 2012), interviene in ambito portuale, sopprimendo la norma che subordinava l'attribuzione del maggior gettito IVA registrato per la nuova opera all'andamento del gettito dell'intero sistema portuale nazionale.

L'art 14 istituisce un fondo per interventi infrastrutturali nei porti alimentato, nel limite di 70 milioni di euro annui, con la destinazione, su base annua, dell'uno per cento del gettito dell'IVA e delle accise riscosse nei porti e negli interporti rientranti nelle circoscrizioni delle autorità portuali.

Con il comma 5, si prevede inoltre che per la realizzazione delle opere e degli interventi contemplati dalla norma, le Autorità portuali possano far ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato secondo la disciplina della tecnica di finanza di progetto stipulando contratti di finanziamento a medio e lungo termine con istituti di credito nazionale ed internazionali abilitati, inclusa la cassa depositi e prestiti. Il comma 6 dispone l'abrogazione dei commi da 247 a 250 dell'art.1 della legge 244/2007. Con il comma 7 si prevede infine che alla copertura dell'onere nascente

dall'esigenza di assicurare la dotazione del fondo, valutato in 70 milioni di euro annui, si provveda con la corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'art.13 co. 12 della legge n.67/1988.

L'art.15 modifica la previsione, di cui al comma 2-undecies dell' articolo 2 del decreto-legge n.225 del 2010, della non applicazione della revoca ai fondi trasferiti o assegnati alle Autorità portuali per il finanziamento di opere in scali marittimi da esse amministrati ricompresi in siti di bonifica di interesse nazionale, limitandone l'applicazione ai fondi trasferiti ed imputati ad opere i cui bandi di gara sono stati pubblicati alla data di entrata in vigore del decreto stesso. I finanziamenti non rientranti nella predetta fattispecie sono revocati e le relative risorse sono destinate alle finalità recate dal medesimo art.2, comma 2-novies.

E' utile rammentare la sopravvenuta disposizione, contenuta nel d.l. 95/2012, convertito nella legge 135/2012, il quale, all'art. 8, comma 3, prevede ulteriori misure di contenimento e riduzione della spesa per consumi intermedi, statuendo che i trasferimenti dal bilancio dello Stato agli enti dotati di autonomia finanziaria, inseriti nel conto economico consolidato della pubblica amministrazione, sono ridotti in misura pari al 5 per cento nell'anno 2012 e al 10 per cento a decorrere dall'anno 2013 della spesa sostenuta per consumi intermedi nell'anno 2010.

Gli altri interventi normativi d'iniziativa governativa incidenti nel settore della portualità hanno riguardato soprattutto la liberalizzazione e la regolazione del settore trasporti ed il miglioramento tra i porti e i poli logistici.

La legge di stabilità per il 2013 (legge 24 dicembre 2012 n. 228) all'art. 1, comma 211, ha previsto che la società UIRnet<sup>2</sup>, soggetto attuatore della cosiddetta "piattaforma logistica nazionale", al fine di garantire un più efficace coordinamento con le piattaforme ITS (*intelligent network system*) locali di proprietà o in uso ai nodi logistici, porti, centri merci e piastre logistiche della società possa avere tra i propri soci anche le Autorità Portuali. Inoltre, tale piattaforma per la gestione della rete logistica nazionale viene inserita all'interno del programma delle infrastrutture strategiche della legge obiettivo n. 443 del 2001 (sul punto, vedasi anche il Decreto Interministeriale 01.02.2013 e, in particolare, l'art.6).

L'articolo 1, comma 388, della medesima legge ha da ultimo prorogato al 30 giugno 2013 la facoltà delle autorità portuali di variare le tasse portuali come adeguate dal decreto del Presidente della Repubblica 107 del 2009; successivamente il

<sup>2</sup> UIRNet è il soggetto attuatore unico per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale, così come dettato dal Decreto Ministeriale del 20 giugno 2005 numero 18T del Ministero dei Trasporti e successiva Legge 24 marzo 2012, n. 27, Art. 61-bis, e recentemente ribadito da decreto -legge 95/2012, convertito nella legge 135/2012 decreto sulla *Spending Review*.

decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 24 dicembre 2012, ha previsto aumenti delle aliquote relative alla tassa di ancoraggio e portuale derivanti dalla rivalutazione ventennale in base al costo della vita dei tributi portuali i cui importi erano fermi al 1993.

L'art.22 del D.L. 69/2013, convertito nella legge 98/2013, ha introdotto la modifica della disciplina in materia di dragaggi, nonché misure in materia di autonomia finanziaria delle Autorità portuali, prevedendo l'innalzamento da 70 milioni di euro annui a 90 milioni di euro annui del limite entro il quale le Autorità portuali possono trattenere la percentuale dell'uno per cento dell'IVA riscossa nei porti e la destinazione delle risorse anche agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione ed alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali.

Da ultimo, la legge 27/12/2013 n.147 ha aggiunto all'art.17 della legge n.84/94, che disciplina il lavoro temporaneo nei porti, il comma 15-bis, prevedendo che qualora un'impresa o agenzia che svolga esclusivamente o prevalentemente fornitura di lavoro temporaneo versi in stato di grave crisi economica derivante dallo sfavorevole andamento congiunturale, al fine di sostenere l'occupazione, di favorire i processi di riconversione industriale e di evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza del porto, l'ente di gestione del porto può destinare una quota non superiore al 15 per cento delle entrate proprie derivanti dalle tasse portuali sulle merci a iniziative a sostegno dell'occupazione, per la formazione dei prestatori di lavoro temporaneo e per incentivarne il pensionamento. Tali contributi possono essere erogati per un periodo massimo di cinque anni o comunque non eccedente quello necessario al riequilibrio del bilancio dell'impresa o agenzia autorizzata.

Nell'elenco trasmesso alla Corte dei conti con la recente nota del MEF in data 11.3.2014 l'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci risulta per il 2013 essere tra gli enti adempienti agli obblighi di comunicazione di cui alla legge n. 191 del 2009.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> L'art.2, comma 222 della legge n.191/2009 ha previsto l'obbligo per tutte le P.A. di comunicare al Dipartimento del Tesoro gli elenchi identificativi dei beni immobili di proprietà dello Stato o delle medesime Amministrazioni, da esse utilizzati o detenuti a qualunque titolo. Il decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 30/7/2010 ha esteso la rilevazione alle concessioni ed alle partecipazioni.

**2. Organi di amministrazione e di controllo**

Sono organi delle Autorità portuali, ai sensi dell'art.7 della legge n.84 del 1994, il Presidente, il Comitato portuale, il Segretariato generale (composto, come recita l'art. 10 della legge medesima, dal Segretario generale e dalla Segreteria tecnico-operativa) e il Collegio dei revisori dei conti. La durata in carica dei componenti dei menzionati organi è stabilita in quattro anni.

Nelle precedenti relazioni, alle quali si fa rinvio, sono state in dettaglio descritte le attribuzioni proprie di ciascun organo e specificate le modalità di nomina e la composizione degli organi collegiali; in questa sede ci si limita alle informazioni relative alle vicende soggettive concernenti gli organi dell'Autorità portuale esaminata, nonché alla indicazione dei compensi attribuiti e della spesa sostenuta per il loro funzionamento.

*Il Presidente*

Il Presidente dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci era stato nominato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 12 maggio 2005 e riconfermato per un successivo quadriennio con D.M. 9 luglio 2009 ed è rimasto in carica fino al 5/9/2013.

Il trattamento economico del Presidente ammonta ad euro 205.609 annue lorde.

Su tale compenso è stata applicata nel 2012 la riduzione del 10% prevista dall'art.6, comma 3 della legge n.122/2010 e nel 2013 l'ulteriore riduzione del 5% prevista dall'art.5, comma14, della legge n.135/2012.

Con Decreto del Ministero delle Infrastrutture in data 5/9/2013 è stato nominato un Commissario straordinario fino alla nomina del Presidente e, comunque, per un periodo di sei mesi a decorrere dal 6/9/2013, con un trattamento economico pari all'80% del trattamento previsto per i presidenti delle Autorità portuali, oltre al trattamento di missione ove spettante.

*Il Comitato portuale*

L'attuale Comitato portuale, composto da 25 membri più il Presidente, è stato nominato il 18/11/2013. Il precedente Comitato portuale, in carica nel quadriennio 2009-2013, era scaduto il 4/11/2013.

Il gettone di presenza del Comitato portuale è pari ad € 100,00 a seduta.

*Il Segretariato generale*

Tra gli organi dell'Autorità portuale rientra, per espressa previsione normativa, il Segretariato generale, al cui vertice è posto il Segretario generale.

Il Segretario generale, relativamente al periodo considerato dalla presente relazione, è stato nominato con delibera del Comitato portuale n. 16 del 7 settembre 2011.

Il compenso annuo lordo è ammontato nel 2012 ad euro 157.619.

*Il Collegio dei revisori dei conti*

Con D.M. del 6 luglio 2010 è stato nominato il Collegio dei Revisori per il quadriennio 2010-2014; con successivo D.M. del 2 settembre 2010 è stato sostituito un componente effettivo dello stesso organo.

I compensi spettanti al Collegio dei Revisori dei conti, sono stati rideterminati con decreto del Ministro delle Infrastrutture in data 18 maggio 2009 sulla base dei compensi spettanti ai Presidenti delle rispettive Autorità, secondo le percentuali di seguito specificate: l'8% al Presidente del Collegio dei Revisori, il 6% ai componenti effettivi e l'1% ai componenti supplenti del Collegio.

L'Autorità portuale ha comunicato gli importi annui lordi, a seguito del citato D.M: euro 14.953 al presidente, euro 11.215 ai due membri effettivi ed euro 1.869 ai membri supplenti.

Con il menzionato decreto è stato altresì stabilito che ai componenti che per l'espletamento dell'incarico si recano fuori della sede di residenza spetta il trattamento di missione.

Con successiva nota del 10 luglio 2009 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha precisato che il trattamento di missione dei componenti del Collegio dei Revisori può essere equiparato a quello riconosciuto ai dirigenti dell'Ente controllato a condizione che la residenza anagrafica del componente interessato sia in Comune diverso da quello nel quale l'Ente ha la propria sede principale e nella quale si svolgono le riunioni dell'organo di controllo.

*Spesa impegnata per gli organi di amministrazione e di controllo*

Nel prospetto che segue è riportata, distinta per esercizio finanziario, la spesa impegnata per il pagamento delle indennità spettanti agli organi di amministrazione e di controllo dell'Autorità portuale di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres.

Tab. 1

(in euro)

Esercizio	2011	2012
Presidente	189.696	190.625
Comitato Portuale	12.014	18.763
Collegio dei Revisori	85.438	57.137
<b>Totale</b>	<b>287.148</b>	<b>266.525</b>

Sull'argomento va ricordato che, l'art.6, comma 3 del D.L. n.78 /2010, convertito nella legge n.122/2010, ha previsto, a decorrere dal 2011, la riduzione del 10% dei compensi agli organi di amministrazione e di revisione delle pubbliche amministrazioni comprese nel conto economico consolidato della P.A., rispetto agli importi risultanti alla data del 30 aprile 2010. L'Autorità portuale ha dato attuazione a tale adempimento di legge.

### 3. Personale

#### 3.1 Pianta organica e consistenza del personale

Nel 2012 non sono state apportate modifiche alla pianta organica deliberata dal Comitato portuale con delibera n.13 del 13/7/2011, approvata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 25/7/2011.

La pianta organica prevede una dotazione di personale pari a 45 unità,(di cui 39 a Olbia, Golfo Aranci n.1 e Porto Torres n.5); la consistenza al 31/12/2012 è di n.34 unità, (di cui 29 a Olbia, 1 a Golfo Aranci e 4 a Porto Torres).

La sottostante tabella riepiloga la consistenza organica ed il numero dei dipendenti in servizio alla fine di ciascuno degli esercizi considerati, posti a raffronto con la Pianta organica e le unità di personale in servizio al 31/12/2011 ed al 31/12/2012:

Tab. 2

QUALIFICA	Pianta organica	Unità al 31/12/2011	Unità al 31/12/2012
DIRIGENTI	3	2	2
QUADRI	9	5	5
IMPIEGATI I LIV.	33	28*	27*
OPERAI	0	0	0
<b>TOTALE</b>	<b>45</b>	<b>35</b>	<b>34</b>

\* Di cui 1 è a tempo determinato.

Nel corso dell'esercizio l'Autorità portuale ha proceduto all' assunzione di un'unità di personale a tempo indeterminato e di 1 unità a tempo determinato; risultano peraltro cessate dal servizio 1 unità a tempo indeterminato e 2 unità a tempo determinato, pertanto le unità in servizio al 31/12/2012 risultano diminuite rispetto all'esercizio precedente.

### 3.2 Costo del personale

Il personale delle Autorità portuali è inquadrato nel CCNL dei lavoratori dei porti sottoscritto il 22/12/2008, con decorrenza 2009-2012 per la parte normativa e 2009-2010 per la parte economica. Il 14 gennaio 2014 è stato sottoscritta l'ipotesi di accordo per il rinnovo del CCNL con decorrenza 1/1/2013-31/12/2015.<sup>4</sup>

Nel prospetto che segue è indicata, per ciascuno dei due esercizi considerati, la spesa complessivamente sostenuta per il personale, incluso il Segretario generale, posta a raffronto con quella dell'esercizio precedente; ai fini della individuazione del costo complessivo e del costo medio unitario a tale spesa è stata aggiunta la quota accantonata per il T.F.R. nell'importo risultante dal conto economico.

Tab. 3

(in euro)

Tipologia dell'emolumento	2011	2012	% 2012/11
Emolumenti al Segretario generale	154.112	157.619	2%
Indennità e rimborsi al Segretario generale	8.561	7.776	-9%
Emolumenti fissi al personale dipendente	1.629.043	1.628.447	0%
Emolumenti variabili al personale dipendente	13.890	16.704	20%
Indennità e rimborso spese di missione	14.407	14.632	2%
Altri oneri per il personale	66.160	45.219	-32%
Spese per l'organizzazione di corsi	4.825	7.517	56%
Oneri previdenziali a carico dell'Ente	763.678	781.788	2%
Oneri della contrattazione decentrata o aziendale	243.241	248.837	2%
<b>Total spesa impegnata</b>	<b>2.897.917</b>	<b>2.908.539</b>	<b>0%</b>
Accantonamento per il T.F.R.	108.109	93.490	-14%
<b>Costo totale</b>	<b>3.006.026</b>	<b>3.002.029</b>	<b>0%</b>

Dal prospetto si evidenzia la sostanziale stabilità del costo del personale rispetto al 2011.

<sup>4</sup> La validità dell'intesa raggiunta è subordinata all'approvazione da parte delle assemblee dei lavoratori.

La tabella che segue individua i valori del costo medio unitario del personale per l'esercizio 2012, raffrontato con quello del 2011:

Tab. 4

2011			2012			(in euro)
Costo globale	Unità personale	Costo unitario	Costo globale	Unità personale	Costo unitario	
3.006	36	83,5	3.002	35	85,7	

L'incremento del costo unitario medio, rispetto al 2011 è del 3%.

L'A.P. ha dato notizia, in nota integrativa, di aver disposto, secondo le indicazioni fornite dal Ministero delle Infrastrutture con nota del 16/11/2012, in merito all'applicazione dell'art.9, comma 1, del D.L.n.78/2010<sup>5</sup>:

- l'iscrizione nel capitolo di entrata "recuperi e rimborsi diversi", dell' importo di euro 88.933 inerente al recupero degli incrementi contrattuali liquidati al personale dipendente nel biennio 2011-2012;
- il taglio degli emolumenti del personale dipendente a partire dall'1/1/2013, ripristinando in busta paga i valori del minimo conglobato in vigore al 31/12/2010.

L'Ente, come comunicato ai Ministeri vigilanti, con nota n. 2217 del 13/2/2013, si riserva di procedere al recupero materiale delle somme dopo la definizione dei contenziosi avviati dai dipendenti a seguito delle decurtazioni stipendiali.

<sup>5</sup> Cfr. Cap.1, pag. 3.

Grafico n. 1

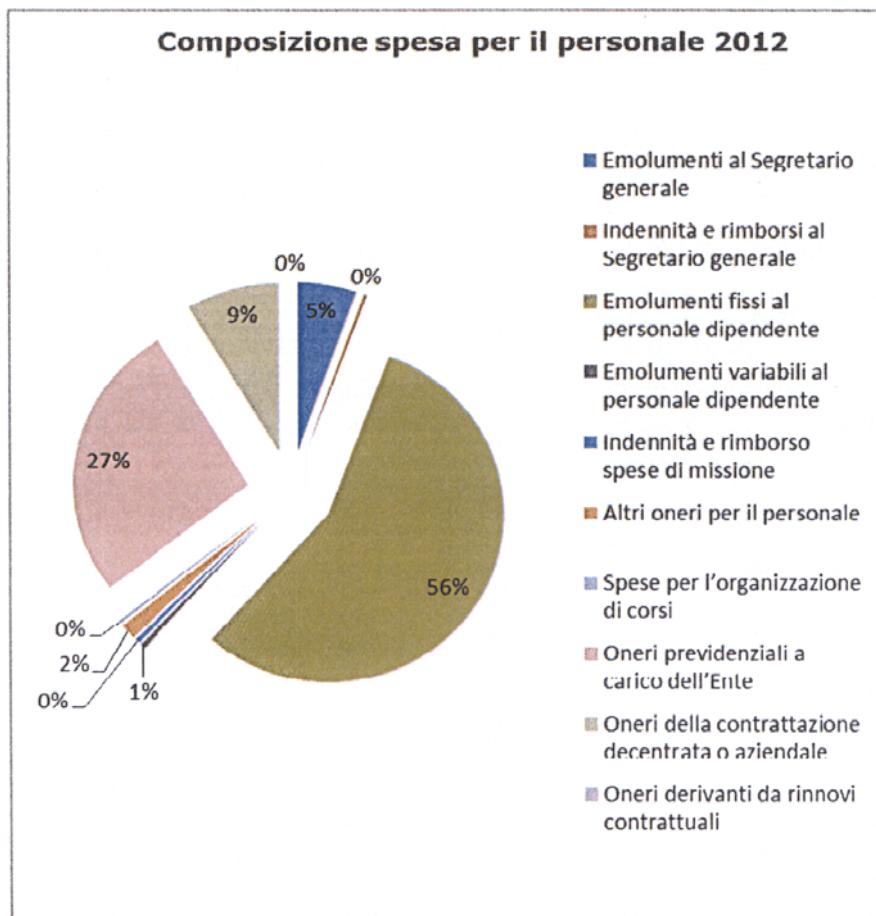
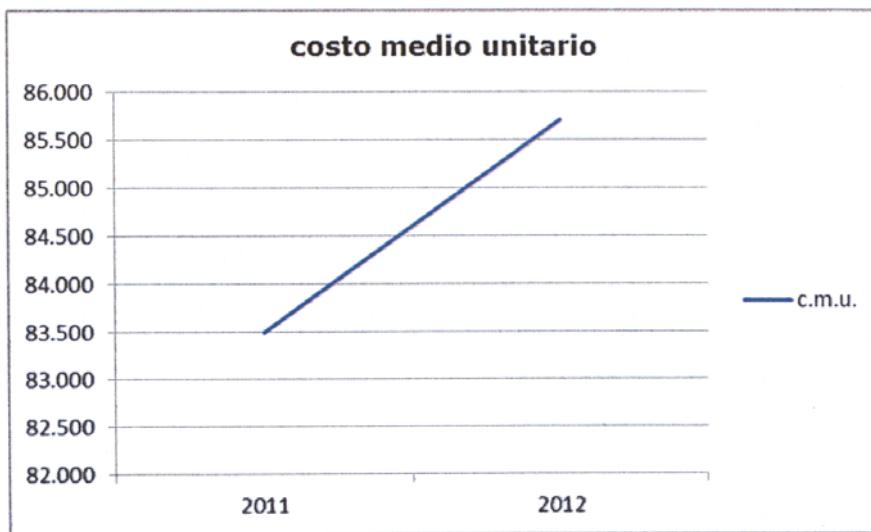


Grafico n. 2



**4. Incarichi di studio e consulenza**

Nel 2012, così come nell'esercizio precedente, non risultano in bilancio somme impegnate sul capitolo delle uscite correnti relativo agli incarichi di studio e consulenza, sottoposto alle riduzioni di spesa di cui all'art.6, comma 7, legge n.122/2010.

L'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci ha, peraltro, fornito un elenco dettagliato degli incarichi (di progettazione e per l'accatastamento dei beni) conferiti nel 2012 e contabilizzati tra le spese in conto capitale sul capitolo: "Azioni per lo sviluppo strategico del porto – studi, progettazioni, investimenti, ricerche, logistica", per un importo complessivo impegnato di euro 182.144, di cui pagate 39.548 ed ancora da pagare 142.596.

Le spese legali ammontano ad euro 24.036 e sono relative a tre procedimenti giudiziari in corso.

## **5. Pianificazione e programmazione**

L'art. 9, comma 3 della legge di riordino n. 84 del 1994 demanda alle Autorità portuali l'adozione di atti programmati e di pianificazione, che costituiscono strumenti di razionalizzazione dell'attività amministrativa degli enti, essendo finalizzati all'individuazione dei bisogni pubblici da soddisfare, alla valutazione del grado di importanza e del tempo di perseguitamento degli obiettivi da realizzare, all'individuazione delle disponibilità a tal fine necessarie e a quant'altro risulti necessario per la realizzazione in concreto delle opere previste.

Gli atti in questione sono costituiti, rispettivamente, dal Piano Regolatore Portuale (PRP) che ha la funzione di definire l'assetto complessivo del porto e dal Piano Operativo Triennale (POT) soggetto a revisione annuale, con il quale vengono individuate le linee di sviluppo delle attività portuali e gli strumenti per attuarle. A tali strumenti programmati specifici va poi aggiunto il Programma triennale dei lavori (PTO), previsto dall'art. 128 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modificazioni ed integrazioni.

### **5.1 Piano Regolatore (P.R.P.)**

Il Piano regolatore portuale costituisce l'atto di pianificazione fondamentale delle opere necessarie per l'adeguamento funzionale del porto, al fine di mantenere e se possibile aumentare la competitività di Olbia rispetto ai porti concorrenti siti nel Mediterraneo. Al tempo stesso il Piano regolatore portuale è strumento di raccordo con gli altri documenti di pianificazione territoriali e nazionali.

Il primo P.R.P. di Olbia, predisposto dall'ex Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Cagliari nel luglio del 1957 fu approvato definitivamente, con Decreto Interministeriale (LL.PP. e M.M.) n. 1300 del 8 febbraio 1962. Successivamente il P.R.P. è stato integrato da cinque varianti e da un adeguamento tecnico funzionale.

Con la variante del 1981, il Porto di Olbia è stato sostanzialmente ristrutturato, attraverso una serie di interventi diretti a migliorare i gravi problemi di traffico soprattutto nei periodi di massimo afflusso.

La parte delle opere previste nel suddetto P.R.P. sono state realizzate, mentre resta da attuare il banchinamento per naviglio da diporto a sud della corsia di andata per l'Isola Bianca, per impedimento dovuto alla presenza nell'area di numerosi reperti archeologici.

La necessità di aggiornare il P.R.P. alle nuove esigenze della portualità e della logistica, ha motivato l'iniziativa che ha condotto all'intesa con il Comune di Olbia in data 16 aprile 2010 e con il Comune di Golfo Aranci in data 10 giugno 2010. Il Comitato Portuale, in data 28 luglio 2010, ha adottato il nuovo Piano Regolatore Portuale dei Porti di Olbia e Golfo Aranci che dovrà essere approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. Nel contempo sono state avviate le procedure finalizzate all'acquisizione della Valutazione Ambientale Strategica. A conclusione del complesso iter dovrà seguire l'approvazione definitiva da parte della Regione Sardegna.

Peraltro la Società incaricata di assistere l'Ente nella procedura di VAS non ha fornito il Rapporto Ambientale secondo i dettami di legge, ritardando l'approvazione del nuovo piano e quindi il Comitato portuale, con delibera n.13 del 10/7/2013, 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.

Il P. R. P. di Porto Torres, dopo l'approvazione nel 2000 da parte del Consiglio Superiore dei LL.PP. e del Ministero dell'Ambiente, è stato definitivamente approvato dalla Regione Autonoma della Sardegna nel maggio 2001 ed è stato successivamente integrato con un adeguamento tecnico, approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. il 22 ottobre 2003.

Il Comitato portuale, con deliberazione n.15 del 7 settembre 2011, ha adottato un ulteriore adeguamento tecnico funzionale del porto civico su cui ha espresso parere favorevole il Consiglio Superiore LL.PP. e, da ultimo, la Regione Autonoma della Sardegna, in data 24 giugno 2013.

Per la redazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale di Porto Torres, l'Ente ha adottato le linee guida nella riunione del Comitato portuale del 02/07/2012.

**5.2 Piano Operativo Triennale (P.O.T.)**

L'art. 9, comma 3, della legge n. 84 del 1994 prevede la stesura di un Piano operativo triennale da aggiornare annualmente, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati. Il Piano, che ovviamente deve essere coerente con la pianificazione impostata con il Piano regolatore portuale, consente di proporre al Ministero vigilante e alle Amministrazioni locali il programma delle opere da realizzare per lo sviluppo del porto, con la quantificazione della relativa spesa; costituisce, nel contempo, un utile strumento di conoscenza della realtà portuale e delle relative politiche di sviluppo.

Il Comitato Portuale, con delibera n.16 del 31/10/2012 ha aggiornato il P.O.T. 2010-2012 per il triennio 2013-2015. Nel suddetto documento si dà conto del lavoro svolto e delle prospettive e conseguenti azioni che si ritiene di poter realizzare nell'arco del triennio 2013-2015.

**5.3 Programma triennale delle opere (P.T.O.)**

Ai sensi dell'art. 128 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, l'Autorità portuale è tenuta a predisporre il Programma triennale e l'Elenco annuale dei lavori, sulla base di schede tipo di cui al decreto ministeriale 9 giugno 2006; tali schede, indicate al bilancio preventivo dell'esercizio, ne costituiscono parte integrante. L'Autorità portuale ha deliberato il programma triennale 2011-2013 in data 14/10/2010 ed il programma triennale 2013-2015 con delibera n.16 del 31/10/2012, unitamente al bilancio di previsione 2013.

L'Autorità portuale ha elaborato inoltre, ai fini del presente referto, una planimetria dei tre porti ricadenti nella propria circoscrizione, in cui sono state evidenziate con colori diversi le principali opere in corso di realizzazione nel 2012 e gli interventi in programmazione nel 2013.