

**SECONDO ACCORDO PROCEDIMENTALE EX ART. 11 DELLA**  
**LEGGE N. 241/1990**

**“RIORGANIZZAZIONE DELLE AREE DEL PORTO COMMERCIALE DI AUGUSTA”**

Tra

**l’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale**, con sede in Augusta, Palazzina ED/1, C. da Punta Cugno, Porto Commerciale di Augusta, C.F. 93083840897, in persona del presidente Ing. Francesco Di Sarcina (in breve **“AdSPMSO”**);

- da una parte -

e

**F.A.C. S.r.l. di Pompeano Antonio & Claudio**, con sede in Augusta (Sr), via Alabo n. 69, C.F. e P.IVA 01280300896, in persona di Pompeano Francesco (in breve **“FAC”**);

**Poseidon S.c.r.l.**, con sede in Melilli (SR), Contrata Tardara snc, C.F. e P.IVA 01770570891, in persona di Balistreri Gianni (in breve **“POSEIDON”**);

**Se.Pa.Mar S.R.L.**, con sede in Siracusa (SR), Via Ofanto n.3, C.F. e P.IVA 01515670899, in persona di Luca Gaetano (in breve **“SE.PA.MAR”**);

**Concessionari delle aree demaniali oggetto del presente accordo,**

- dall’altra parte -

(di seguito, congiuntamente, **“Parti”**)

**PREMESSO CHE:**

- (a)** il Piano Regolatore Portuale del porto di Augusta è stato approvato il 13 marzo 1963 dal C.S.LL.PP. ed è ancora oggi vigente dopo essere stato oggetto di varianti e adeguamenti tecnico-funzionali approvati dal C.S.LL.PP. con voto n. 421 del 17 agosto 1980 e n. 251 del 288 maggio 1986 (in proseguo anche il **“PRP Augusta”**);
- (b)** con la legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modifiche ed integrazioni, si è proceduto al *“Riordino della legislazione in materia portuale”*;
- (c)** l’articolo 27, comma 3, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 precisa che *«I piani regolatori portuali vigenti alla data di entrata in vigore della seguente legge conservano efficacia fino al loro aggiornamento, da effettuare secondo le disposizioni di cui all’articolo 5»*;
- (d)** nel *Position paper* del dicembre 2012, la Commissione Europea – nel porre l’accento sulla necessità di ammodernare e integrare le infrastrutture di rete per il trasporto ferroviario e marittimo nelle aree meno sviluppate – sottolinea, tra le

altre cose, la necessità che «l'Italia sfrutti maggiormente il proprio potenziale a livello di trasporto marittimo, anche nel più ampio contesto transnazionale, unitamente al miglioramento dei collegamenti ferroviari con l'entroterra. È necessario che l'Italia si basi su una strategia inerente al ruolo e alla posizione dei vari porti in un contesto generale atto a creare piattaforme e corridoi logistici integrati efficienti. I progetti collegati alla rete TEN-T dovrebbero essere inclusi in un unico programma nazionale per le Regioni meno sviluppate, con programmi regionali concentrati esclusivamente sulle infrastrutture a carattere regionale o locale»;

- (e) il Regolamento UE 1315/2013 ha definito la rete di trasporto trans-europea TEN-T, prevedendo la creazione di una rete articolata su due livelli per lo sviluppo della rete internazionale:
  - a. la *Comprehensive Network*, ovvero una rete globale (da realizzarsi entro il 2050) che mira a garantire la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni;
  - b. la *Core Network*, ovvero una rete centrale a livello UE (da realizzarsi entro il 2030) che comprende le parti di rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. La sua realizzazione si basa su un "approccio per corridoi".
- (f) per l'Italia, tra i porti che rientrano nella rete centrale (i cd. "porti Core") – e, quindi, ritenuti strategici ai fini del conseguimento degli obiettivi della rete trans-europea dei trasporti, nonché rispondenti all'evoluzione della domanda di traffico e alla necessità del trasporto multimodale, – vi è anche il Porto di Augusta;
- (g) a fronte del *Position paper* predisposto dalla Commissione nel dicembre 2012, l'Italia – nel negoziare nell'ambito dell'Accordo di Partenariato la propria strategia per l'individuazione degli ambiti di intervento della programmazione 2014/2020 – ha specificato le modalità di attuazione dell'Obiettivo Tematico 7 denominato "*Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete*", che riguarda le sole Regioni meno sviluppate (Campania, Sicilia, Calabria, Puglia, Basilicata);
- (h) nell'Accordo di Partenariato viene ribadito la destinazione prioritaria degli investimenti ad interventi che insistono sui corridoi TEN-T che attraversano l'Italia o che sono funzionalmente complementari a migliorare l'accesso a tali corridoi. Tra i risultati attesi degli obiettivi di ri-orientamento modale e miglioramento dei servizi rilevano il potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e il miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale;
- (i) il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, stipulato nel 2014 tra la Commissione Europea e l'Italia, prevedeva (i) un programma da finanziarsi per il 75% dal Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e per il 25%, dal cofinanziamento nazionale, precisando altresì che (ii) la programmazione e la gestione concertata delle progettualità dovesse avvenire secondo Aree Logistiche integrate, tra cui quella del "Quadrante sud orientale della Sicilia" in cui sono ricompresi anche i Porti di Augusta e Catania;
- (j) con il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 si è proceduto alla

*“Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124”*, istituendo quindici Autorità di Sistema Portuale, tra cui l’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale comprendente i porti di Augusta e Catania;

- (k) con la riforma operata - dapprima con il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, poi con il decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232 e, più recentemente, con la legge 9 novembre 2021, n. 156 - la pianificazione portuale è stata innovata tramite la previsione di un nuovo strumento quale il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema disciplinato dall’art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84;
- (l) con la delibera del Comitato di gestione dell’AdSPMSO n. 14/20 del 16 dicembre 2020 si è adottato il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema in esito all’acquisizione dei pareri dei Comuni interessati (di seguito anche “**DPSS**”);
- (m) con la deliberazione n. 26 del 20 gennaio 2022 la Giunta regionale della Sicilia ha espresso parere favorevole sul DPSS;
- (n) con il decreto del Ministero della Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili del 11 marzo 2022 è stato approvato il DPSS adottato dall’AdSPMSO con delibera del Comitato di Gestione n. 14/20 del 16 dicembre 2020, sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all’art. 11-ter della medesima legge e recepiti i pareri espressi dalla Regione e dai Comuni territorialmente interessati;
- (o) con l’accorpamento dei porti di Augusta e Catania in un’unica Autorità di Sistema Portuale, si è reso necessario un adeguamento degli obiettivi strategici dei due scali considerati nel loro insieme, tenendo anche conto del fatto che (i) il porto di Augusta è inserito nella rete TEN-T quale porto “*Core*” di rilevanza internazionale, mentre Catania è un porto “*Comprehensive*” della rete TEN-T di rilevanza nazionale, (ii) il porto di Augusta è distante dalla zona urbana, mentre quello di Catania è circondato dalla città;
- (p) alla luce degli obiettivi strategici considerati nella nuova organizzazione di “sistema” dei porti di Augusta e di Catania nonché degli interventi già previsti nell’Area Logistica del “Quadrante sud orientale della Sicilia”, tra cui il progetto del Nuovo Terminal Container, il DPSS prevede:
- da una parte, *«di trasferire in una prima fase le quote dei contenitori da Catania ad Augusta e potenziare lo scalo di Augusta come porto gateway nel medio-lungo termine per lo sviluppo di una logistica e un indotto industriale locali»* e,
  - dall’altra, di creare i presupposti per un maggiore sviluppo del traffico *short sea shipping* e ro-ro nel porto di Catania avuto riguardo alla migliore ubicazione di quest’ultimo nel contesto urbano e al *trend* positivo di tale tipologia di traffico nello scalo catanese;
- (q) al fine di razionalizzare la distribuzione di alcune aree in concessione nel porto di Augusta, quale obiettivo primario dell’AdSPMSO in coerenza alle previsioni del DPSS e dei PRP di Augusta e Catania, è stato sottoscritto in data 30 marzo 2023 un primo Accordo procedimentale ex art. 11 della legge n. 241/1990;

- (r) posto che la proposta di ATF al Piano Regolatore Portuale vigente del Porto Commerciale di Augusta, consistente nel completamento del terminal contenitori e della banchina RO-RO secondo logiche geometriche adeguate alle esigenze di sviluppo dei traffici commerciali, è stata sottoposta, con esito positivo, al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in merito ai profili di procedibilità, ammissibilità e fondatezza (Adunanza Plenaria del 26 febbraio 2024 della Sezione Seconda del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici);

#### **RITENUTO CHE:**

- (s) nello specifico, in coerenza a quanto stabilito al precedente punto q), la distribuzione delle aree assentite o da assentire in concessione nel porto di Augusta comprensive di porzioni delle banchine n.2 e n. 3, rientra nella programmazione strategica indicata nel DPSS e consentita dal PRP Augusta;
- (t) con il presente Accordo l'AdSPMSO intende, quindi, meglio definire la riorganizzazione di alcune delle attività e concessioni attualmente presenti nel porto di Augusta, come si evince nella allegata planimetria "Stato di fatto";
- (u) la superiore riorganizzazione risponde alla preminente esigenza dell'AdSPMSO di migliorare l'efficienza delle superiori aree, oggetto di diverse istanze di concessione;
- (v) è intenzione dell'AdSPMSO mantenere la funzionale destinazione delle banchine n. 4, n. 5 e n. 6 alla libera ed efficace fruizione di terzi non concessionari titolari di autorizzazione ex art.16 L.84/94;

#### **CONSIDERATO CHE:**

- (w) nel porto di Augusta è ubicato il compendio demaniale per lo stoccaggio temporaneo di merci varie (in colli o container), di estensione pari a circa mq. 3.000,00, gestito dal concessionario FAC in forza di licenza di concessione n. 34/2023 avente termine il 16 maggio 2027 (di seguito anche la "**Concessione FAC**");
- (x) nel porto di Augusta opera anche Poseidon S.c.r.l. su un'area di circa mq. 8.000,00 utilizzata per lo stoccaggio di merci (alla rinfusa e/o in colli e/o in container) in forza dell'atto formale di concessione n.2015/F001/AU Rep. 11 del 15 giugno 2015, avente termine il 14 giugno 2032, giusta proroga intervenuta ai sensi dall'art. 199, comma 3, lettera b), del decreto-legge n. 34 del 2020, modificato dall'art. 5, comma 3-bis della Legge 17 dicembre 2021, n. 215 (di seguito anche la "**Concessione POSEIDON**" di cui il concessionario ha richiesto la modifica con istanza per la variazione ex art. 24 Reg. Cod. Nav. ai fini dell'estensione dell'area demaniale marittima sul lato nord/ovest per circa mq. 2.200,00 – titolo in corso di rilascio, acquisito parere favorevole del Comitato di gestione ex art. 9, comma 5, lettera f) della legge n. 84/1994 e ss.mm.ii.,) nella seduta del 17/10/2023);
- (y) nel porto di Augusta è altresì ubicato il compendio demaniale gestito dal concessionario SE.PA.MAR, titolare di una concessione di estensione pari a circa mq 2.535,00 in forza della licenza n. 19/2023 con scadenza il 31 dicembre 2026 allo scopo, in parte, di stoccare temporaneamente i prodotti movimentati dall'impresa, (non interessata dal presente accordo) nonché di una concessione

per lo stoccaggio temporaneo di merci varie, di estensione pari a circa mq 6.646,04 in forza della licenza n. 08/2023 avente termine il 25 aprile 2024;

(z) l'AdSPMSO ha ricevuto diverse istanze di concessione per le aree del porto commerciale di Augusta interessate dal presente accordo, e segnatamente:

- con nota del 14 dicembre 2024, acquisita da codesta AdSP al prot. n. 22337 del 27/12/2024 e successive integrazioni acquisite al prot. n. 1137 del 17/01/2024 e prot. n. 4030 del 26/02/2024, POSEIDON ha presentato istanza di concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 della Legge n. 84/1994 e ss.mm. ii, per l'ampliamento delle aree già assentite in concessione ai sensi dell'art. 36 del C.N., per una superficie complessiva di circa 37.153,81, in località porto commerciale al fine realizzare un terminal multipurpose;
- con nota dell'8 gennaio 2024, acquisita da codesta AdSP al prot. n. 406 del 9 gennaio 2024, SE.PA.MAR ha formulato istanza di concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 della Legge n. 84/1994 e ss.mm. ii. per la realizzazione di un terminal portuale specializzato nelle operazioni di stoccaggio, deposito, movimentazione, imbarco e sbarco di merci alla rinfusa e non, nel porto commerciale di Augusta, per una superficie complessiva di mq 25.731,65 e per la durata di anni 25 (venticinque);

(aa) l'AdSPMSO, con provvedimento sub Prot. 000004099 del 27 febbraio 2024 ha rigettato l'istanza concessione SE.PA.MAR, precisando che <<L'area oggetto della richiesta, ricomprende una superficie demaniale marittima appartenente alla fascia di banchina n. 4, che l'Amministrazione intende continuare a destinare, sotto il profilo funzionale, alla libera fruizione di terzi non concessionari. Pertanto, l'eventuale accoglimento della domanda pregiudicherebbe il libero ed efficace uso della banchina antistante da parte degli altri operatori portuali in possesso di autorizzazione ex art. 16 Legge n. 84/1994 e ss.mm. ii.>>, invitando la società istante a determinarsi sulla scorta delle superiori considerazioni, attesa l'impossibilità di accoglimento dell'istanza così come formulata;

(bb) l'AdSPMSO, con nota prot. n. 4121 del 27 febbraio 2024, all'esito di incontro all'uopo fissato in data 30 gennaio 2024 e della successiva integrazione documentale in ordine all'istanza di concessione, presentata da POSEIDON ed acquisita al protocollo dell'Ente n. 4030 del 26 febbraio 2024, ha invitato la società a ripresentare la domanda di concessione demaniale ai sensi dell'art. 18 della Legge n. 84/1994 e ss.mm. ii, trasmettendo in un'unica soluzione tutta la documentazione richiesta << al fine precipuo di consentire all'Ufficio preposto una corretta individuazione della fattispecie, l'adozione delle opportune determinazioni e la puntuale attuazione degli adempimenti del caso>>;

(cc) il provvedimento di diniego dell'AdSP all'istanza di concessione SE.PA.MAR è suscettibile di impugnazione con ricorso al TAR Sicilia – Sez. Staccata di Catania, nel termine di 60 giorni decorrenti dalla data di notifica o comunicazione dell'atto o dalla piena conoscenza di esso, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica nel termine di 120 giorni dalla data di notifica o comunicazione dell'atto o dalla piena conoscenza di esso (rispettivamente il “**Contenzioso Potenziale SE.PA.MAR**” ),

**RITENUTO ALTRESI' CHE**

- (dd)** ancorché il Porto di Augusta risulti inserito nella Rete TEN-T con lo *status* di porto “Core” nella proposta modificata di Regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013, è stato necessario procedere al trasferimento del traffico contenitori dal porto di Catania a quello di Augusta posto che tale azione, in uno con la realizzazione dello sfiocco ferroviario quale completamento del collegamento di “ultimo miglio”, rappresenta la carta essenziale per rimanere nella RETE TEN-T a livello “Core” e, quindi, mantenere la propria posizione nell’ambito dei porti che possono accedere, prioritariamente, ai finanziamenti europei;
- (ee)** gli obiettivi di cui al presente accordo si collocano altresì in un più ampio contesto di pianificazione strategica e di sistema nonché di razionalizzazione delle aree demaniali non interessate dal primo Accordo;
- (ff)** la concorrenza (domestica ed internazionale) di altri porti rende necessario proseguire ed implementare le azioni per mettere “a sistema” gli scali ed i traffici dell’AdSPMSO;
- (gg)** si rende, quindi, opportuno, per l’attuazione di detti obiettivi strategici, condividere con i concessionari interessati la redistribuzione delle aree demaniali comprensive di porzioni delle banchine n. 2 e n. 3, anche a seguito dei trasferimenti operativi compiuti dal concessionario EST relativamente al settore containers, e la ricollocazione di talune attività, previa idonea procedura ad evidenza pubblica, in modo da:
- spostare le attività di FAC in altre aree del porto commerciale di Augusta, mantenendo pressoché la medesima estensione del compendio demaniale su cui esercitarle;
  - perseguire la rimodulazione dell’estensione del compendio demaniale storicamente utilizzato da POSEIDON, prevedendo a norma di legge l’ampliamento della superficie da assentire in concessione allo scopo di realizzare un terminal multipurpose;
  - perseguire altresì la rimodulazione dell’estensione del compendio demaniale in concessione a SE.PA.MAR, prevedendo a norma di legge l’ampliamento della superficie da assentire in concessione;
- (hh)** per l’effetto deflattivo sui potenziali contenziosi si rende opportuno utilizzare lo strumento dell’accordo endoprocedimentale di cui all’art. 11 della legge n. 241/90;
- (ii)** i sopramenzionati concessionari hanno manifestato la propria disponibilità a partecipare all’efficientamento delle aree demaniali e alla riorganizzazione di talune attività, accogliendo favorevolmente la redistribuzione delle aree, come rappresentato graficamente nella planimetria che si allega sotto “Stato di progetto” per la successiva procedura ad evidenza pubblica a cui potranno fare seguito le concessioni demaniali come meglio descritte nel presente accordo;
- (jj)** non è esclusa, ad avvenuto collaudo del Nuovo Terminal Container, la possibilità di valutare una nuova riorganizzazione delle aree portuali anche in funzione dei risultati di traffico *medio tempore* raggiunti dal porto di Augusta, con particolare

riferimento ai traffici containers, nonché della maggiore superficie di cui l'AdSPMSO potrà disporre con il Nuovo Terminal Container: anche in ragione di ciò SE.PA.MAR si è resa disponibile a rinunciare all'impugnazione del relativo provvedimento di diniego menzionato nelle premesse, POSEIDON si è resa disponibile a rimodulare il lotto richiesto in concessione con l'istanza citata in premessa, mentre FAC si è resa disponibile a trasferire la propria attività in altra area del porto commerciale nonché a condividere con AdSPMSO un percorso utile a consentire ad AdSPMSO di perseguire velocemente gli obiettivi del DPSS;

**(kk)** POSEIDON, ove in ragione della prospettata riorganizzazione che precede, le aree e le banchine confinanti con il proprio costituendo terminal multipurpose si rendessero nuovamente disponibili, sin d'ora manifesta il proprio interesse all'ulteriore ampliamento teso a favorire la crescita dell'impresa.

#### **VISTO:**

il Codice della Navigazione ed il Regolamento di Esecuzione del Codice della Navigazione;

la Legge n. 241/1990;

la Legge n. 84/94;

la Circolare M\_TRA/PORTI/1462 del 04 febbraio 2010, afferente all'obbligo delle Autorità Portuali (ora AdSP) di monitorare le aree demaniali portuali in concessione per la movimentazione e stoccaggio mercantile affinché il dimensionamento delle medesime sia adeguato al programma operativo depositato dall'istante impresa portuale;

Tutto quanto sopra visto e considerato si conviene e si stipula quanto segue

#### ARTICOLO 1

##### Valore delle Premesse, considerando ed allegati

Le premesse e i considerando di cui sopra e gli allegati formano parte integrante e sostanziale del presente accordo procedimentale (in proseguo anche l'“**Accordo**”).

#### ARTICOLO 2

##### Fasi procedimentali

Per il conseguimento degli obiettivi indicati in premessa le Parti hanno individuato le seguenti fasi procedimentali:

1) entro 20 (venti) giorni dalla sottoscrizione del presente Accordo, SE.PA.MAR presenterà all'AdSPMSO un'istanza ex art. 36 del C.N. per ottenere nel porto di Augusta, l'assentimento in concessione dell'Area SE.PA.MAR estesa mq 6.800,00 circa (come *infra* definita e meglio rappresentata nella planimetria “Stato di progetto”), per una durata che sia ritenuta congrua dall'AdSPMSO all'esito dell'istruttoria condotta dai

propri uffici in funzione degli impegni declinati nel piano d'impresa dell'istante e al fine di svolgervi attività di terminal multipurpose, richiedendone ai fini anche l'anticipata occupazione ai sensi dell'art. 38 cod. nav.;

2) entro 20 (venti) giorni dalla sottoscrizione del presente Accordo, FAC si renderà disponibile a presentare apposita istanza di concessione ai sensi dell'art. 36 C.N. di un'area estesa mq 3.000,00 circa (come *infra* definita e meglio rappresentata nella planimetria "Stato di progetto), contenente tutti gli elementi utili per istruire la procedura di trasferimento dell'area in concessione a FAC;

3) entro 20 (venti) giorni dalla sottoscrizione del presente accordo la società POSEIDON presenterà all'AdSPMSO, conformemente ai requisiti indicati all'art. 3, comma 3, del presente Accordo, un'istanza ex art. 18 della legge n.84/94 ed ex art. 24 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione per ottenere la variazione della concessione demaniale marittima rilasciata con atto formale n. 01/2015, Rep. n. 11, ai fini dell'estensione pari a mq 24.000,00 circa della superficie concessa, in zona limitrofa al lotto in concessione con estensione fino alla prospiciente area di banchina n.2 e n.3 (come *infra* definita e meglio rappresentata al nella planimetria "Stato "), richiedendone ai fini anche l'anticipata occupazione ai sensi dell'art. 38 cod. nav.;

4) entro 30 (trenta) giorni dalla sottoscrizione del presente Accordo e fermo rimanendo che l'Istanza SE.PA.MAR, l'istanza POSEIDON e quella FAC, siano complete ed istruibili, l'AdSPMSO procederà alla pubblicazione delle medesime;

Le istanze di cui al presente art. 2 nonché quelle eventualmente declinate in concorrenza dovranno essere presentate nel pieno rispetto di tutte le normative applicabili e, in particolare, del Codice della Navigazione, del Regolamento di Esecuzione del Codice della Navigazione e della legge n. 84/1994.

### ARTICOLO 3

#### Ister istruttorio

L'AdSPMSO si impegna ad espletare celermente l'istruttoria interna relativa alle istanze di cui al precedente articolo, inclusa la valutazione di eventuali domande concorrenti e/o osservazioni che dovessero pervenire in esito alla pubblicazione di cui al comma successivo.

L'AdSPMSO provvederà con un avviso alla pubblicazione per estratto del presente accordo procedimentale e delle istanze per le quali è dovuta la pubblicazione, ai sensi dell'art. 18 reg. nav. mar. per giorni 30 (trenta).

L'avviso di cui al comma precedente preciserà, altresì, che la parte richiedente, laddove la relativa istanza abbia ad oggetto compendi da utilizzarsi ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84/1994, dovrà presentare *inter alia* all'AdSPMSO: **(i)** un programma degli investimenti, laddove previsti, con la specificazione della loro tipologia e consistenza, e delle attività che si intendono esercitare, con la specificazione delle relative caratteristiche e delle modalità di gestione, volto alla valorizzazione dell'area demaniale oggetto della concessione e all'incremento dei traffici e alla produttività del porto con l'indicazione delle garanzie, anche di tipo fideiussorio, offerte e in relazione al cui contenuto deve essere rapportata la durata della concessione richiesta; **(ii)** un piano economico-finanziario che dimostri la capacità finanziaria del soggetto richiedente di realizzare il programma degli investimenti e delle attività di cui al punto



(i) asseverato da un professionista iscritto al pertinente albo professionale; se la durata richiesta eccede i quattro anni, il piano deve essere asseverato da un istituto di credito o da una società di servizi costituita dall'istituto di credito stesso di cui all'articolo 183, comma 9, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

Nel caso di più istanze concorrenti per lo stesso bene da assentire in concessione, allo scadere dei termini di pubblicazione indicati, verrà nominata dall'AdSP una commissione con il compito di valutare quale tra le domande concorrenti risponda ai requisiti richiesti dall'art. 37 del cod. nav. secondo la disciplina prevista dall'avviso.

In particolare, in sede di determinazione dei parametri di valutazione delle domande, nonché delle relative ponderazioni, quali pesi e punteggi degli elementi tecnici ed economici, che valorizzino, in particolare, i piani di investimento e i relativi tempi di realizzazione, gli obiettivi da conseguire e la capacità di fornire un ciclo completo di operazioni, l'AdSPMSO terrà conto dei seguenti criteri:

- a) grado di coerenza con le indicazioni degli strumenti di pianificazione strategica del settore;
- b) capacità di assicurare le più ampie condizioni di accesso al terminal portuale per gli utenti e gli operatori interessati;
- c) natura e rilevanza degli investimenti infrastrutturali, nonché' degli impianti, delle attrezzature e delle tecnologie finalizzate allo sviluppo della produttività portuale, alla tutela dell'ambiente e alla sicurezza, sia in termini di *safety* che di *security*, compresa la valutazione del finanziamento utilizzato in termini di capitale pubblico o privato;
- d) cronoprogramma di breve e lungo periodo con valorizzazione dei minori tempi di raggiungimento dei volumi di attività e produttività programmati e delle concrete capacità operative e produttive nel breve e nel lungo periodo;
- e) obiettivi di traffico e di sviluppo della logistica portuale e retroportuale e della utilizzazione della modalità ferroviaria;
- f) piano occupazionale, comprendente anche le indicazioni sull'utilizzo della manodopera temporanea;
- g) capacità di assicurare un'adeguata continuità operativa del porto;
- h) sostenibilità e impatto ambientale del progetto industriale proposto, livello di innovazione tecnologica e partenariato industriale con università e centri di ricerca contenuti nel programma di attività;
- i) variazione in aumento del canone demaniale, cui può essere attribuito un punteggio non eccedente il 30 per cento del punteggio complessivo.

I parametri di valutazione delle domande, stabiliti ai sensi del precedente comma, saranno pubblicati contestualmente all'avviso di cui al comma 2 del presente articolo e ne costituiranno parte integrante.

Alla luce di quanto sopra, l'AdSPMSO si impegna a concludere i singoli procedimenti - di cui all'art. 2 del presente accordo - entro il 30 giugno 2024 - mediante l'adozione del relativo provvedimento motivato di accoglimento o rigetto delle singole istanze che dovrà essere comunicato per opportuna conoscenza anche a tutti gli altri concessionari sottoscrittori il presente Accordo.

In caso di esito negativo di tutti o parte dei procedimenti (sia in caso di accoglimento di domande concorrenti o osservazioni di terzi, sia in caso in cui l'esito dell'istruttoria posta in essere dall'AdSP non consenta il rilascio di tutti o parte dei titoli concessori/autorizzativi/ricognitivi sottesi alle singole istanze di cui all'art. 2, comma 1, del presente Accordo), l'AdSPMSO ed i concessionari sottoscrittori il presente

accordo si impegnano sin d'ora a procedere alla rinegoziazione, secondo buona fede, per un periodo di 30 (trenta) giorni decorrenti dalla conoscenza delle circostanze impeditive della positiva conclusione del singolo procedimento (che AdSP si obbliga a comunicare a tutte le parti del presente Accordo), salvo il diritto di recesso e le azioni di tutela in tutte le sedi consentite dall'ordinamento.

In caso di esito positivo di tutti i procedimenti, si dovrà procedere al rilascio dei titoli concessori/autorizzativi nei tempi tecnici consentiti, salvo rilascio nelle more di titolo interinale fino ad esaurimento dei tempi tecnici per il rilascio del titolo definitivo.

Per le concessioni e/o le autorizzazioni ad utilizzare il demanio marittimo rilasciate ai concessionari sottoscriventi il presente Accordo procedimentale la cui scadenza naturale sia anteriore al termine del 30 giugno 2024, la AdSPMSO procederà al rilascio di idoneo titolo provvisorio a favore di detti concessionari sino al termine utile per garantire la loro operatività nelle more che si concluda l'istruttoria delle relative istanze.

#### ARTICOLO 4

##### Ulteriori impegni delle parti

L'AdSPMSO, al fine di consentire l'attuazione di quanto previsto al precedente articolo 2 senza pregiudicare l'operatività dei concessionari, promuoverà tutte le azioni necessarie e concertate, anche temporanee e transitorie, previa acquisizione delle necessarie autorizzazioni.

Sono a carico dei concessionari l'eventuale progettazione ed esecuzione dei lavori di adeguamento e approntamento delle aree oggetto del presente Accordo.

Letto, confermato, approvato e sottoscritto.

SE. PA.MAR S.r.l.

---

F.A.C. S.r.l. di Pompeano Antonio & Claudio

---

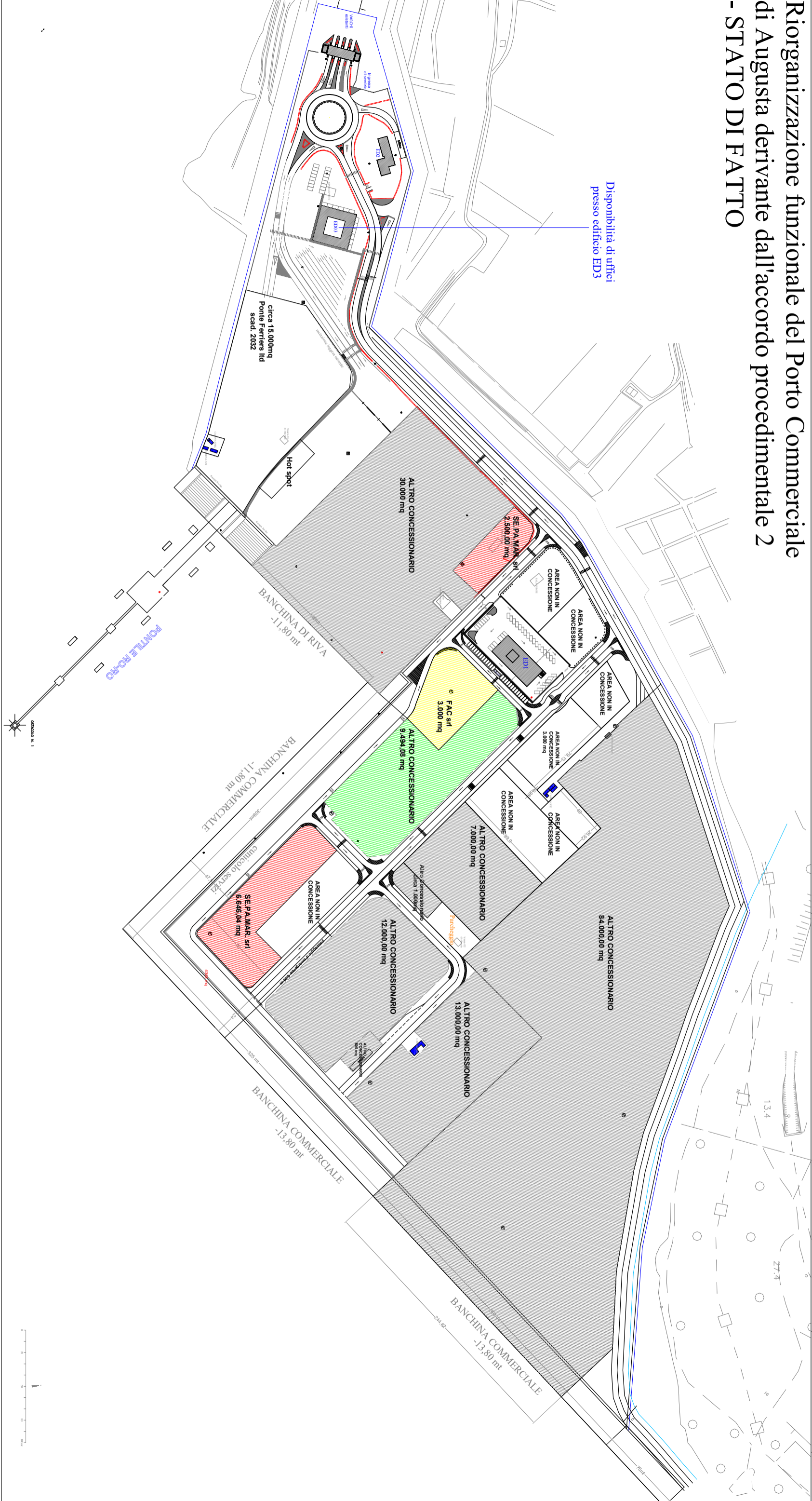
POSEIDON S.c.r.l.

---

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

---

# Riorganizzazione funzionale del Porto Commerciale di Augusta derivante dall'accordo procedimentale 2 - STATO DI FATTO



# Riorganizzazione funzionale del Porto Commerciale di Augusta derivante dall'accordo procedimentale 2 - PROGETTO

