

Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

Piano **O**perativo **T**riennale

2021 - 2023



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

Porti di: Cagliari | Olbia | Porto Torres | Oristano | Golfo Aranci | Portovesme | Santa Teresa Gallura

Si ringrazia l'intera Struttura dell'Ente per aver fornito il contributo alla redazione del presente Documento.

Se non strettamente necessario,
non stampare il presente Documento.



SOMMARIO

INTRODUZIONE	1
Premessa	1
Considerazioni preliminari	2
Nota metodologica	4
1. ANALISI DELLO SCENARIO	5
1.1 Il contesto economico e geopolitico globale	5
1.2 Il panorama internazionale	8
1.3 Il panorama nazionale	16
1.4 Il panorama dei porti sardi nel trasporto marittimo nazionale ed europeo	19
1.5 L'economia sarda	21
1.6 I dati dei porti di sistema	22
1.6.1 Il trasporto passeggeri	25
1.6.2 Il trasporto merci	26
1.7 Il mercato crocieristico	28
1.8 Il 2020 – nuovo scenario nel settore della portualità sarda	30
1.9 Le strategie nazionali	37
2. L'HARDWARE DI SISTEMA	43
2.1 Le infrastrutture portuali nei porti di competenza	43
2.1.1 Cagliari	43
2.1.2 Olbia	47
2.1.3 Golfo Aranci	49
2.1.4 Porto Torres	50
2.1.5 Oristano	51
2.1.6 Santa Teresa Gallura	53
2.1.7 Portovesme	53
2.2 Le opere portuali	54
2.2.1 Grandi opere	57
2.2.2 Lavori	63
2.2.3 Manutenzioni	93
2.2.4 Accordi Quadro	94
2.2.5 I piani regolatori portuali	94
3. IL SOFTWARE DI SISTEMA	114
3.1 La Governance organizzativa	114
3.2 La Governance degli Asset	115
3.2.1 Demanio marittimo, uso dei piazzali e delle banchine, accosti	115
3.2.2 Revisione degli spazi in consegna ex art. 34 Codice della Navigazione....	117
3.2.3 La governance dei fattori produttivi	118
3.2.4 Il capitale umano	120
3.3 I servizi di interesse generale	121
3.4 La Sicurezza	128
3.4.1 La Safety	128
3.4.2 La Security	130
3.5 Le politiche di marketing e le attività promozionali	133
3.5.1 Partecipazioni ad associazioni	134
3.5.2 Partecipazioni a fiere ed eventi	134
3.5.3 Rapporto città – porto	135
3.5.4 Predisposizione di nuovo materiale promozionale	135
3.6 La comunicazione istituzionale	135
3.7 I servizi per l'utenza (Lo Sportello Unico Amministrativo)	137
3.8 Information & Communication Technology	138

4.	LE RISORSE DI SISTEMA	140
4.1	Proventi ed interventi	140
4.1.1	La pianificazione finanziaria	140
4.1.2	Fundraising	142
4.2	La partecipazione ai progetti comunitari	148
4.3	Le reti TEN-T e le autostrade del mare	149
4.4	Il porto sostenibile ed intelligente di nuova generazione.....	157
4.4.1	Gli Smart Ports	157
4.4.2	I Green Ports.....	158
5.	LA VISION DEL PIANO	170
5.1	L'Elica di una nuova spinta propulsiva	170
5.1.1	Una spinta coordinata.	175
5.2	Le azioni prioritarie	178
5.2.1	Un nuovo modello organizzativo.....	178
5.2.2	L'armonizzazione delle procedure, dei processi e dei procedimenti.....	179
5.2.3	La valorizzazione del patrimonio.....	180
5.3	L'approccio al "nuovo" sistema portuale sardo	182
5.3.1	Un'integrazione funzionale: POT e DPSS.....	182
5.3.2	Un nuovo approccio	185
5.3.3	La zona economica speciale (ZES) Sardegna	200
5.3.4	I porti factory.....	201
5.3.5	La madre di tutte le battaglie: il terminal contenitori di Cagliari	202
5.4	La porta ad Est – Il Porto di Arbatax	204

INTRODUZIONE

PREMESSA

È una visione di compiuta consapevolezza e maturità, quella che ispira l'impianto di questo Piano Operativo Triennale 2021 – 2023, documento che assume una valenza fortemente strategica, nel quale le esperienze maturate nel passato triennio hanno saputo virtuosamente fondersi nella dimensione sistemica, del tutto inedita e complessa, introdotta dal D.lgs 169/2016.

Dalla fine del 2017 ad oggi, l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha percorso con successo una via non sempre facile, raggiungendo ed affermando una propria identità originale, che consente di tracciare in maniera nitida e decisa la direzione del proprio agire per il prossimo futuro.

Tale rotta, nonostante la tempesta della terribile crisi pandemica che, dal febbraio 2020, ha minato ogni certezza finora acquisita (e le cui conseguenze si trascineranno per un tempo ancora non definibile), è stata tenuta con mano ferma e sicura, senza mai venir meno agli impegni in agenda, sostenuta dalla consapevolezza del ruolo di estrema responsabilità nella gestione e amministrazione coordinata dei sette scali di competenza e nel supporto ai traffici marittimi dell'Isola.

Un percorso costantemente supportato e stimolato dall'intero cluster portuale, tramite il Comitato di Gestione, l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e le Commissioni Consultive Locali, senza dimenticare il Collegio dei Revisori dei Conti e l'Organismo Indipendente di Valutazione che, in un clima di dialogo aperto, costruttivo e rispettoso delle rispettive posizioni ed attribuzioni, ha consentito la crescita e l'affermazione di un sistema efficiente ed efficace.

In questi anni, nonostante la giovane età, il Sistema portuale sardo così costituito ha potuto diventare un punto di riferimento affidabile per l'iniziativa privata, ponendosi come attento interlocutore per numerose proposte progettuali stimolanti e sfidanti, volte al rilancio infrastrutturale e tecnologico degli scali, dei servizi ai passeggeri e degli stessi traffici marittimi.

Ma, soprattutto, ha acquisito la legittimazione a candidarsi non più e non solo come mero gestore di infrastrutture nelle quali si ricevono e rilasciano flussi di traffico, ma come promotore di una più ampia ed articolata dimensione economico-sociale, che riguarda la logistica, i servizi, la trasformazione industriale, l'energia, la sostenibilità, l'innovazione tecnologica e, soprattutto, l'occupazione.

Ed è proprio in quest'ultima dimensione che la sfida del rilancio dell'attività terminalistica nel compendio dedicato del Porto canale di Cagliari deve essere eletta come la priorità più urgente e rilevante del prossimo triennio, a tal fine intensificando tutte le azioni necessarie ad assicurare al comparto la maggiore capacità di attrazione possibile in un mercato globale molto complesso e competitivo.

Infine, ma non per ultimo, nel ricordare come si è faticosamente riusciti a mettere a punto una macchina capace di sviluppare alte prestazioni, mi preme sottolineare, con riconoscenza, come essa abbia trovato nel personale tutto dell'AdSP il protagonista principale che, con capacità, professionalità e scrupolo ha operato (e sono certo continuerà ad operare) senza risparmiarsi, consapevole della importante responsabilità di cui è investito.

Ad majora!

Massimo Deiana

CONSIDERAZIONI PRELIMINARI

A questo secondo Piano operativo triennale (POT) dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna gli eventi in corso consegnano un compito particolarmente gravoso: individuare le sfide future che attendono non solo l'Ente, ma l'intera portualità regionale sarda e, di conseguenza, tracciare gli ambiti di azione nel breve-medio periodo. L'emergenza sanitaria planetaria dovuta al virus COVID-19 ha evidentemente stravolto qualsiasi scenario prefigurato in precedenza attraverso gli strumenti di pianificazione a disposizione sia di soggetti pubblici che privati, rendendone oltremodo problematico un loro aggiornamento.

Come già considerato nella Relazione programmatica al bilancio di previsione 2021, permane tuttora la consapevolezza che gli scenari resteranno, per molti versi, indistinti, alla luce anche dell'imponderabilità del *fall-out* epidemiologico. Lo stesso Governo nazionale, nel [Documento programmatico di bilancio 2021](#), sostiene infatti che *«il quadro presenta ancora molte fonti di incertezza legate alla seconda ondata dell'epidemia nei mesi autunnali e invernali, ed alle misure restrittive che saranno eventualmente implementate sia dall'Italia che dagli altri paesi europei»*.

Appare dunque ragionevole ritenere che saranno solo i prossimi adeguamenti del presente Documento di pianificazione a disegnare più compiutamente e dettagliatamente le future misure di intervento e che quelle qui indicate potranno subire slittamenti temporali e/o rimodulazioni in funzione dell'evolversi delle contingenze.

Il POT 2021-2023 è dunque chiamato ad assolvere una *mission* molto delicata nel contesto di criticità diffusa sopra accennata: dovrà porsi, infatti, quale "strumento di sostegno alla resilienza del Sistema" e propulsore di iniziative per la ripartenza del comparto.

Come buona parte degli assetti socio-economici globali, anche il settore del trasporto marittimo e della filiera logistica ad esso collegata ha subito il pesante contraccolpo legato alla crisi pandemica dalla quale sarà possibile uscire anche grazie ad un nuovo slancio che potrà essere dato al *cluster* portuale, ganglio nevralgico delle comunicazioni e del commercio mondiale, anche attraverso l'intervento di *policy* mirate. In ciò il nuovo Documento di pianificazione dei porti sardi dovrà possedere capacità di:

- previsione, ovvero saper anticipare i rischi e fornire indirizzi per modificare le dinamiche del contesto di riferimento affinché questo possa adattarsi ai cambiamenti;
- monitoraggio e dunque di controllare e sovrintendere le prestazioni del settore e del suo stato operativo alla ricerca di eventuali criticità;
- reazione, cioè rispondere prontamente ai mutamenti al fine di intervenire sui meccanismi di funzionamento e di regolarli per scongiurare danni maggiori ed irreversibili;
- apprendimento sulla scorta di significativi eventi passati (*lesson learnt*) per aumentare il livello di sicurezza del settore.

Infatti, richiamando quanto sopra, sia l'emergenza COVID-19, sia il processo riorganizzazione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, ancora in essere, richiederà un'evidente azione di adattamento della propria organizzazione e della programmazione.

L'emergenza ha peraltro impattato sulle attività previste dal POT 2018-2020, che hanno dovuto scontare le difficoltà ed i tempi necessari alla riorganizzazione della portualità sarda in un unico Ente. Difficilmente si potranno dunque stimare e prevedere le conseguenze della crisi epidemiologica in corso sulla programmazione dell'Autorità. Invero, è possibile ragionevolmente ritenere che gli obiettivi individuati nel breve-medio periodo potranno trovare compimento in tempi più dilatati.

È quindi compito precipuo di questo secondo Piano operativo triennale dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna tracciare un quadro riassuntivo di quanto realizzato, nonché individuare le sfide future. Lo strumento di pianificazione che segue delineerà, dunque, gli obiettivi iniziali, le iniziative di *start-up*, assegnando loro le relative priorità e, allo stesso tempo, cercherà di garantire la funzionalità delle strutture portuali di riferimento, adattando le linee di azione del Piano alle necessità emergenziali e non che eventualmente si presenteranno.

Lo sviluppo delle attività del Piano e delle eventuali correzioni dovute ai fattori già evidenziati non sarà neutro rispetto al modello organizzativo ed alla dotazione organica che l'Ente saprà darsi nel futuro. Di qui, pertanto, l'esigenza di procedere verso una riorganizzazione, con ampia flessibilità delle risorse umane e strumentali che possa consegnare all'Amministrazione una struttura in grado di rispondere tempestivamente alle mutate esigenze e criticità

NOTA METODOLOGICA

Come per il [POT 2018-2020](#), si è ritenuto opportuno ribadire, anche nell'elaborazione del presente Piano ed al fine di consentire un più immediato raffronto, l'idea concettuale che associa l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ad una macchina tecnologicamente complessa, per far funzionare la quale è necessaria la presenza integrata e contemporanea di tre elementi fondamentali: l'*hardware*, il *software* e le risorse per alimentarla.

È infatti evidente il parallelismo tra la componente fisica della macchina (*hardware*) con le infrastrutture e i beni propri dell'Ente, così come è alquanto immediato il riferimento alla componente immateriale (*software*) per indicare l'insieme delle attività, processi, procedure e regolamentazioni che operano sulla e per l'infrastruttura. Di conseguenza sono state anche evidenziate le risorse, endogene ed esogene, destinate all'alimentazione dei due "*wares*" di cui sopra.

In apertura e conclusione della definizione delle specifiche di Sistema vengono inquadrati, rispettivamente, lo scenario in cui l'Autorità si contestualizza e le linee di indirizzo programmatiche del triennio.

1. ANALISI DELLO SCENARIO

1.1 IL CONTESTO ECONOMICO E GEOPOLITICO GLOBALE

La pandemia di COVID-19 ha devastato l'economia mondiale e provocato una sconcertante depressione sulle prospettive di crescita, causando un crollo a breve termine della produzione globale e un aumento dei costi per vari settori e per la popolazione.

Il Fondo Monetario Internazionale (FMI) ha affermato che è evidente che la crescita globale diventerà «*fortemente negativa*» nel 2020, poiché il COVID-19 ha sconvolto l'ordine sociale ed economico mondiale «*alla velocità della luce e su una scala che non abbiamo mai visto a memoria d'uomo*». Sicuramente i dati definitivi, come quelli di traffico, si avranno nel 2021 quando il presente Piano sarà già approvato.

Le economie di tutto il mondo hanno subito shock interni ed esterni sia sul lato della domanda che su quello dell'offerta, con catene di produzione stravolte; il commercio globale è in forte crisi e la domanda di beni e servizi è stata gravemente compromessa e modificata. Di conseguenza, anche i tassi di disoccupazione in tutto il mondo hanno raggiunto livelli critici, anche se ancora in molti paesi occidentali l'impatto è stato "sospeso" da specifici provvedimenti governativi.

L'Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO) ha previsto che il commercio di beni si contrarrà molto di più nel 2020 rispetto alla crisi finanziaria globale del 2008-2009, con una flessione del 13-32% dovuta all'elevata incertezza sull'impatto economico della pandemia. Secondo illustri analisti una profonda recessione economica e la crisi finanziaria è inevitabile. La domanda chiave è oggi quanto sarà grave la recessione e quanto durerà.

I traffici di merce containerizzata transitata attraverso i porti europei ha subito una battuta d'arresto nei primi sei mesi del 2020 a causa dell'emergenza pandemica di coronavirus, ma le statistiche appaiono migliori di quanto molti forse si aspetterebbero. La massiccia ripresa dei contagi COVID-19 in tutta la UE nell'autunno 2020, rende ancora più problematica stimare l'andamento dei traffici nel 2020 e per gli anni a venire.

Secondo i numeri resi pubblici da *Container Trade Statistics*, basati su stime previsionali dal 1° gennaio al 30 giugno scorso, i container transitati negli scali europei sono stati complessivamente pari a 25,7 milioni di TEU, un valore in contrazione del 7,9% rispetto al primo semestre del 2019.

I carichi in esportazione dal Vecchio Continente sono scesi del 6,6% attestandosi a 10,1 milioni di TEU, mentre le importazioni sono andate peggio, facendo registrare un calo del 10,8% per complessivi 11,5 milioni di TEU.

Meglio per i traffici intra-europei, che hanno fatto segnare un lieve decremento (-2,6%), per un totale di 4,1 milioni di TEU movimentati.

Per quanto riguarda i container in export, la flessione maggiore (-11,8%) si è vista nel *trade* fra Europa e America Latina, mentre il decremento più contenuto (-4,6%) è stato per le direttrici verso l'Estremo Oriente.

Osservando invece i numeri, relativamente alle previsioni sui container in import verso l'Europa, la maglia nera spetta ai traffici con il Medio Oriente e il subcontinente indiano (-16% in termini di TEU), mentre sono addirittura cresciute del 2,3% le importazioni dal Centro-Sud America.

Dal punto di vista marittimo, l'Italia è stata ed è tuttora una "piattaforma logistica privilegiata", inserita in un contesto più ampio di tradizione marittima: il *mare nostrum*. Il ruolo di questa area geografica è sempre stato in continua evoluzione, da centro propulsore delle attività commerciali internazionali a mare periferico e chiuso, per poi tornare ad essere centrale nell'economia globale, grazie allo spostamento del baricentro marittimo dalle rotte atlantiche alle rotte pacifiche.

Grazie alle esigue distanze tra le sue coste e alla sua posizione strategica, l'area mediterranea potrebbe implementare efficaci strutture integrate per il trasporto marittimo e intermodale, in particolar modo il trasporto merci a corto raggio (lo *Short Sea Shipping*) e il traffico ro-ro, garantendosi importanti quote di mercato internazionale. Italia è rimasta leader UE nello short Sea Shipping nel Mediterraneo con 246 mln di tonnellate trasportate (quota di mercato 39%)¹.

Nell'area del Mediterraneo, di cui fanno parte 25 Stati afferenti a tre diversi continenti, transita più del 20% dell'intero traffico marittimo mondiale. Il Canale di Suez resta un passaggio quasi obbligato per i traffici provenienti da Est e diretti in Occidente. I grandi porti del Nord Africa, tra cui Tanger Med, in Marocco, e Port Said in Egitto, hanno accompagnato a vantaggi geografici (per la vicinanza con il Canale di Suez), specializzazioni nel settore del *transhipment*, affermandosi come grandi *hub* logistici del Mediterraneo.

Tuttavia, come riportato nel prossimo paragrafo, si sta assistendo, probabilmente anche a causa dell'emergenza COVID-19, ad uno spostamento dei traffici verso il Capo di Buona Speranza, i cui effetti per la geografia portuale mediterranea andranno ben valutati. Infatti, vi è il rischio che le navi raggiungano direttamente il Nord Europa senza ingresso nel Mediterraneo. Inoltre, un ingresso Mediterraneo da Ovest, invece che ad Est, potrebbe provocare una modifica delle attuali rotte sui porti di *transhipment*.

Snellimento delle pratiche doganali, burocratiche e certezza dei tempi hanno contribuito al successo dei porti *transhipment* del Nord Africa che, grazie a navi *feeder*, non hanno problemi a raggiungere qualunque destinazione finale, senza costi aggiuntivi dovuti a ripetizioni delle rotte marittime.

1

Fonte: SRM – Italia Maritime Economy – 7° rapporto annuale 2020.

Alla competizione tra sponda Nord e sponda Sud del Mediterraneo, si è assistito negli anni alla concorrenza dell'asse Est-Ovest con i porti spagnoli, primo tra tutti quello di Valencia. Secondo *The Medi Telegraph* :²

«il 2019 ha registrato una riduzione nel volume dei traffici containerizzati dei porti spagnoli. Il penultimo mese dell'anno ha visto un calo dei container del -5,98 per cento rispetto allo stesso periodo del 2018, con la movimentazione di 1,356 milioni di TEU, dopo che già il mese di ottobre aveva dato segni di raffreddamento dei traffici. Il dato complessivo dell'anno passato dovrebbe comunque essere ancora positivo, visto che negli undici mesi fra gennaio e novembre, nonostante la frenata finale, si è registrata una crescita del 2,23 per cento (16,1 milioni di TEU). Una piccola crescita che non riduce le preoccupazioni degli operatori, alimentate anche dal cattivo andamento dei noli marittimi. Il Valencia container freight index, che misura il valore medio dei noli dal porto di Valencia, è sceso dello 0,27 per cento nel 2019, con un tracollo del -3,70 per cento nel mese di dicembre.

Per quanto riguarda i traffici spagnoli, il calo maggiore si è avuto nel trasbordo dei contenitori. Il transhipment ha registrato a novembre 715.635 TEU, ossia -6,61 per cento rispetto allo stesso mese dell'anno precedente. Ma la diminuzione è comunque generalizzata in tutti i settori. Il traffico nazionale fra porti spagnoli è sceso del 5,54 per cento, con 165.374 TEU. L'import-export con l'estero è a sua volta diminuito del 5,11 per cento sul 2018, con 475.095 TEU. Fra i maggiori porti per container, soltanto Algeciras ha visto un aumento a novembre: +3,46 per cento con 415.061 TEU. Di questi, la crescita maggiore è dovuta al traffico di destinazione finale, che però rimane minoritario sul totale (+6,43 per cento, 60.469 TEU), mentre il transhipment è cresciuto del 2,96 per cento (354.592 TEU). Algeciras non ha però assorbito tutto quello che nel frattempo è stato perso da Valencia e Barcellona. Valencia ha perso, sempre nello scorso mese di novembre, l'8,31 per cento (410.665 TEU), con il traffico nazionale e di import export in caduta libera (-10,45 per cento, 185.412 TEU), e una brutta battuta d'arresto per il transhipment con 225.253 TEU e - 6,48 per cento.

Ma il segnale peggiore arriva da Barcellona, che ha perso il 13 per cento (243.694 TEU). Tracollo dovuto soprattutto al transhipment (-27,66 per cento, 88.378 TEU), mentre il traffico nazionale e di import-export si è attestato a -1,65 per cento (155.316 TEU).».

²

“L'autunno freddo dei porti spagnoli / FOCUS – 15/01/2020”

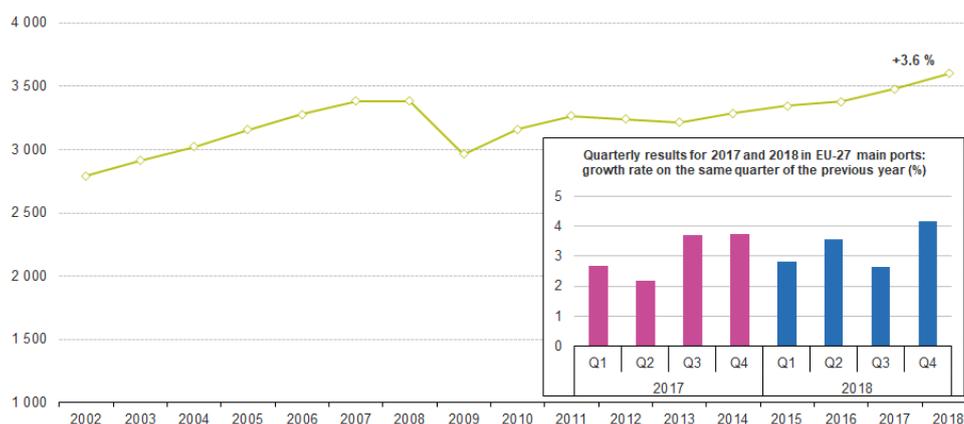
1.2 IL PANORAMA INTERNAZIONALE

Lo spostamento del baricentro geopolitico e geo-economico dall'Oceano Atlantico, all'Oceano Pacifico, ha comportato il consolidamento delle potenze Asiatiche, che muovono i maggiori carichi di traffici commerciali. Il peso lordo totale delle merci trasportate nei porti dell'UE (28) è stimato a quasi 3,6 miliardi di tonnellate nel 2018, con un aumento del 3,6% rispetto al 2017³.

Secondo la pubblicazione di Eurostat, «il peso lordo delle merci movimentate nei porti dell'UE nel 2018 ha raggiunto un nuovo picco, superando i volumi movimentati negli anni immediatamente precedenti la recessione economica in Europa nel 2009, con 219 milioni di tonnellate (+6,5%) in più rispetto al picco raggiunto nel 2007.».

Gross weight of seaborne freight handled in all ports, EU-27, 2002-2018

(million tonnes)



Note: the y-axis is cut.

Source: Eurostat (online data code: mar_mg_aa_cwh and mar_go_qm)

eurostat 

Figura 1: peso lordo del trasporto marittimo movimentato in tutti i porti, UE-27, 2002-2018 (milioni di tonnellate). Fonte: Eurostat ([mar_mg_aa_cwh](#)) e ([mar_go_qm](#))

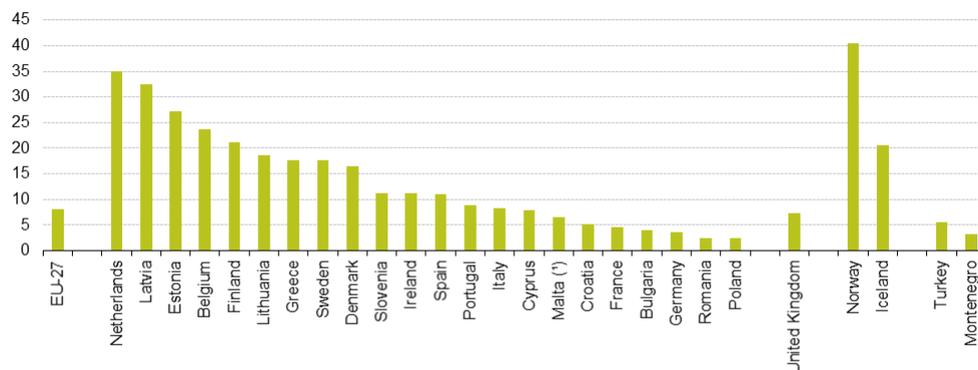
I Paesi Bassi sono rimasti il più grande paese di trasporto merci marittimo in Europa nel 2018, mentre Rotterdam, Antwerpen, Amburgo, Amsterdam, Algeciras, Marsiglia e Izmit hanno mantenuto le loro posizioni di 7 maggiori porti merci.

Tra gli Stati membri dell'UE, il rapporto di trasporto marittimo pro-capite variava da 35,1 tonnellate per abitante nei Paesi Bassi a 2,4 tonnellate per abitante in Polonia nel 2018. La media UE era di 8,1 tonnellate per abitante. Tuttavia, la Norvegia ha registrato il rapporto più elevato tra i paesi che hanno trasmesso dati marittimi a Eurostat, con 40,6 tonnellate di merci marittime movimentate per abitante nel 2018 (figura 2).

³

Fonte Eurostat "Statistiche relative a merci e passeggeri nei porti marittimi (Marzo 2020 – il prossimo aggiornamento è previsto nel febbraio 2021) https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_ports_freight_and_passenger_statistics

Gross weight of seaborne freight handled in all ports, 2018 (tonnes per inhabitant)



Note: Czechia, Luxembourg, Hungary, Austria, Slovakia and the EFTA countries Liechtenstein and Switzerland have no maritime ports.

(*) Provisional data.

Source: Eurostat (online data code: mar_mg_aa_cwh)

eurostat 

Figura 2: peso lordo del trasporto marittimo movimentato in tutti i porti, 2018 (tonnellate per abitante). Fonte: Eurostat (mar_mg_aa_cwh)

Il numero di passeggeri in transito nei porti dell'UE è aumentato del 5,6% tra il 2017 e il 2018, raggiungendo quasi 410 milioni di passeggeri (figura 3).

Seaborne passengers embarked and disembarked in all ports, EU-27, 2002-2018 (million)



Source: Eurostat (online data code: mar_mp_aa_cph)

eurostat 

Figura 3: Passeggeri marittimi imbarcati e sbarcati in tutti i porti, UE-27, 2002-2018 (milioni) Fonte: Eurostat (mar_mp_aa_cph)

Dopo essere diminuito regolarmente fino al 2015, il numero totale di passeggeri in imbarco e sbarco nei porti dell'UE è risalito negli ultimi tre anni raggiungendo livelli simili a quelli del 2008 (+0,2% nel 2018 rispetto al 2008).

Con quasi 85 milioni di passeggeri che transitano nei suoi porti, l'Italia è stata il principale paese passeggeri via mare in Europa nel 2018, seguita dalla Grecia con 73 milioni di passeggeri. Questi due principali paesi passeggeri marittimi avevano una quota combinata di oltre un terzo del numero totale di passeggeri marittimi che si imbarcano e sbarcano nei paesi dell'UE.

I primi 20 porti passeggeri rappresentavano poco più del 37% del numero totale di passeggeri che imbarcano e sbarcano nei paesi dichiaranti nel 2018, con un aumento del 2,7% rispetto al 2017 (figura 4). Il porto di Dover ha riconquistato la sua posizione di più grande porto passeggeri europeo superando Helsinki, che ha registrato una diminuzione dell'1,7% nel numero di passeggeri che imbarcano e sbarcano dal 2017 al 2018. Il porto di Puttgarden ha registrato la più grande diminuzione relativa del numero 2017 e 2018 (-4,9%), mentre i porti di Napoli e Messina hanno registrato i maggiori incrementi nello stesso periodo (rispettivamente +14,7% e +14,6%). Anche il porto di Reggio Di Calabria ha registrato un forte incremento dell'8,5%.

Top 20 ports embarking and disembarking passengers, 2018

(thousand)

Rank 2018	Port	Sea	*	2013	2014	2015	2016	2017	2018			Change 2018/2017 (%)	Change 2018/2013 (%)
				Total	Total	Total	Total	Total	Inwards	Outwards	Total		
1	Dover (UK)	Atlantic	+1	12 898	13 381	13 082	12 097	11 762	5 827	6 030	11 857	0,8	-8,1
2	Helsinki (FI)	Baltic	-1	10 756	10 942	11 214	11 565	11 769	5 824	5 742	11 567	-1,7	7,5
3	Messina (IT)	Mediterr.	+1	7 256	6 988	7 021	6 139	9 250	5 318	5 287	10 604	14,6	46,1
4	Tallinn (EE)	Baltic	-1	8 727	9 098	9 299	9 676	9 969	4 960	5 007	9 967	-0,0	14,2
5	Reggio Di Calabria (IT)	Mediterr.	+2	6 758	6 187	6 053	5 569	8 602	4 638	4 697	9 335	8,5	38,1
6	Calais (FR)	Atlantic	-1	10 372	10 703	9 757	9 090	8 990	4 664	4 454	9 118	1,4	-12,1
7	Piraeus (EL)	Mediterr.	+1	7 704	8 136	8 169	8 038	8 591	4 410	4 517	8 927	3,9	15,9
8	Stockholm (SE)	Baltic	-2	8 889	9 933	9 887	9 980	8 631	4 269	4 266	8 534	-1,1	-4,0
9	Palma de Mallorca (ES)	Mediterr.	+4	4 756	4 939	5 496	6 431	6 882	3 696	3 641	7 338	6,9	54,3
10	Helsingor (Elsinore) (DK)	Baltic	=	7 721	7 634	7 644	7 526	7 310	3 611	3 542	7 152	-2,2	-7,4
11	Helsingborg (SE)	Baltic	-2	7 763	7 656	7 670	7 514	7 319	3 545	3 592	7 136	-2,5	-8,1
12	Napoli (IT)	Mediterr.	+2	7 360	7 652	6 484	5 993	6 159	3 581	3 485	7 066	14,7	-4,0
13	Paloukia Salaminas (EL)	Mediterr.	-2	10 724	7 016	7 050	6 639	6 881	3 427	3 318	6 746	-2,0	-37,1
	Perama (EL)	Mediterr.	-2	10 724	7 016	7 050	6 639	6 881	3 318	3 427	6 746	-2,0	-37,1
15	Algeciras (ES)	Mediterr.	+2	4 812	5 386	5 473	5 599	5 525	3 013	2 940	5 953	7,7	23,7
16	Cirkewwa (MT)	Mediterr.	+2	4 395	4 643	4 740	5 133	5 384	2 874	2 885	5 758	7,0	31,0
	Mgarr-Gozo (MT)	Mediterr.	+2	4 395	4 643	4 740	5 133	5 384	2 885	2 874	5 758	7,0	31,0
18	Rodby (Faergehavn) (DK)	Baltic	-2	5 944	6 003	6 139	6 016	5 869	2 812	2 812	5 625	-4,2	-5,4
19	Puttgarden (DE)	Baltic	-4	5 944	6 002	6 141	6 024	5 870	2 734	2 846	5 580	-4,9	-6,1
20	Santa Cruz de Tenerife (ES)	Atlantic	=	4 546	4 245	4 320	4 521	5 058	2 683	2 684	5 368	6,1	18,1
Total top 20 ports (*)				154 537	150 012	147 461	145 320	152 066	78 088	78 048	156 136	2,7	1,0

Note: (*) column indicates number of positions lost or gained compared to 2017.

(*) Total figure for the ports being part of the top 20 ports of the countries reporting data during the reference year concerned. In 2013, the number of passengers embarking and disembarking in only one of the Maltese ferry ports Cirkewwa and Mgarr-Goza have been included in the total figure for the top 20 ports in order to limit the number of ports in the aggregate to exactly twenty for all years.

Source: Eurostat (online data code: mar_mp_aa_pphd)

eurostat 

Figura 4: Primi 20 porti che imbarcano e sbarcano passeggeri, 2018 (migliaia) Fonte: Eurostat (mar mp aa pphd)

Le serie temporali nella Figura 4 mostrano che alcuni paesi e porti hanno registrato nel tempo riduzioni sostanziali del numero di passeggeri marittimi. Questi cali improvvisi sono tipicamente causati da cambiamenti strutturali, come l'apertura di nuovi collegamenti di ponti o gallerie e la successiva chiusura dei collegamenti dei traghetti. La rapida crescita dei voli low cost negli ultimi anni potrebbe essere un'altra causa alla base della tendenza al calo nel tempo del numero di passeggeri marittimi.

Relativamente a questo tipo di rilevazione, prodotta da Eurostat, nel 2009, nell'ambito del Progetto P.Im.Ex dell'Interreg Italia-Francia Marittimo, la soppressa Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci aveva evidenziato quanto segue:

«Si è potuto rilevare, con assoluta certezza, che i dati necessari ad una attenta analisi e programmazione non sono disponibili, attendibili e recenti, né tantomeno conformi ai criteri statistici dettati dall'Europa. Può accadere, perciò, che le sintesi di ricerche importanti e/o le

connesse iniziative programmatiche, ancor prima di essere realizzate risultino non adeguate e rispondenti alla domanda.

Infatti, in un periodo di completa rivoluzione delle reti TEN-T, dove le valutazioni dell'Unione europea sulla rete prioritaria, non lasciano molte speranze alle realtà isolate, cancellando, di fatto, i concetti di insularità e di coesione economica e sociale, l'assenza nelle statistiche europee del Porto di Olbia è un serio campanello di allarme. Il Porto di Olbia, da solo, senza considerare il sistema unico Olbia-Golfo Aranci dovrebbe trovarsi al 20° posto (17° posto con Golfo Aranci).

Peraltro, i numeri di molti porti (es. Piombino, Napoli, Messina... ecc.) rappresentano la somma di due diverse tipologie di trasporto:

- il cabotaggio vero e proprio che utilizza navi modernissime, anche di oltre 200 mt, che possono trasportare circa 2000 passeggeri;*
- i collegamenti con le isole minori che sono, di fatto e di diritto, equiparati al trasporto pubblico locale, che vedono impegnate piccole navi che costantemente collegano due porti distanti poche miglia.*

Una distinzione, questa, che l'Autorità portuale ha richiesto ed ottenuto, quantomeno sulle statistiche predisposte da Assoporti, durante gli incontri sulle metodologie di rilevazione statistica tenuti nel 2010 presso l'associazione stessa.

Obiettivo del progetto Pimex è anche la razionalizzazione dei collegamenti che logicamente deve avvenire da dati di fatto, da dati certi.».

Era ben evidente, fin da allora, la preoccupazione, per la futura programmazione, del non disporre di statistiche affidabili. Si suggeriva, inoltre, di andare oltre alla valutazione del trasporto, esclusivamente come quantità movimentate, ma di raccogliere e gestire informazioni sotto il profilo della qualità dello stesso (sicurezza, tempi di attesa, ritardi, sistemazione, accesso per persone a mobilità ridotta, tariffe) e della sostenibilità ambientale.

In particolare, con l'applicazione del Regolamento (UE) n. 1177/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 novembre 2010, relativo ai diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne e che modifica il regolamento (CE) n. 2006/2004, ci si aspettava una completa rivisitazione degli scali portuali per adeguarli agli standard aeroportuali. Una grande scommessa ed opportunità, anche economica, per quei porti che si riorganizzavano con servizi efficaci ed efficienti. Il modello aeroportuale poteva anche servire a rivoluzionare il sistema dei servizi legati alle merci, soprattutto, per il settore del trasporto su gomma.

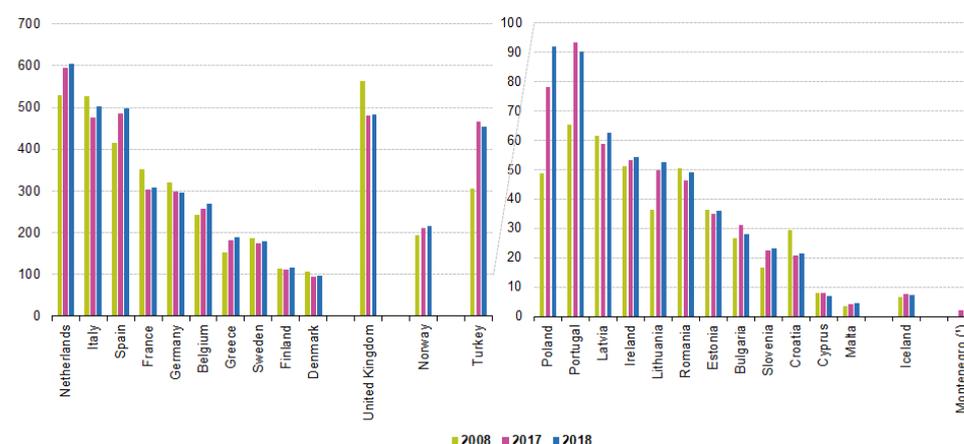
Continuando con la rappresentazione statistica dell'andamento dei traffici nei porti UE, il numero di navi che fanno scalo nei principali porti dell'UE nel 2018 è stimato a oltre 2,2 milioni, con un aumento dell'8,0% rispetto all'anno precedente. Nello stesso periodo, la stazza lorda (GT) stimata delle navi che fanno scalo nei porti dell'UE è cresciuta del 4,8% a 16,2 miliardi di GT (tabelle 7 e 8). Durante lo stesso periodo, la dimensione media delle navi che fanno scalo nei principali porti dell'UE è diminuita del 3,0%, raggiungendo quasi 7 383 GT nel 2018.

I Paesi Bassi sono il più grande paese dell'UE per il trasporto marittimo di merci

I Paesi Bassi hanno segnalato i maggiori volumi di movimentazione di merci via mare in Europa ogni anno dal sorpasso del Regno Unito nel 2010. Con 605 milioni di tonnellate, il volume di merci via mare movimentate nei porti olandesi ha rappresentato il 16,8% del totale dell'UE nel 2018. I Paesi Bassi sono stati seguiti da Spagna e Italia. Le rispettive quote erano il 14,4% e il 13,9% del totale dell'UE (figura 4).

Gross weight of seaborne freight handled in all ports, 2008, 2017 and 2018

(million tonnes)



(*) 2008 data not available.

Source: Eurostat (online data code: mar_mg_aa_cwh)

eurostat

Figura 4: Peso lordo del trasporto marittimo movimentato in tutti i porti, 2008, 2017 e 2018 (milioni di tonnellate). Fonte: Eurostat (mar_mg_aa_cwh)

Tra gli altri paesi che hanno trasmesso dati sul trasporto marittimo a Eurostat, il Regno Unito e il paese candidato Turchia hanno gestito 483 e 454 milioni di tonnellate di merci nel 2018, collocando questi due paesi tra l'Italia e la Francia in termini di tonnellaggio totale di merci trasportate via mare movimentate. Rispetto al 2017, i maggiori aumenti relativi dell'attività di trasporto merci portuale tra gli Stati membri dell'UE sono stati registrati da Polonia (+17,6%), Spagna e Lettonia (entrambe +6,8%) e Romania (+6,3%). Solo cinque paesi hanno registrato una diminuzione dell'attività di trasporto merci portuale: Malta ^[1] (-22,0%), Cipro (-11,6%), Bulgaria (-10,0%), Portogallo (-3,2%) e Germania (-1,0%).

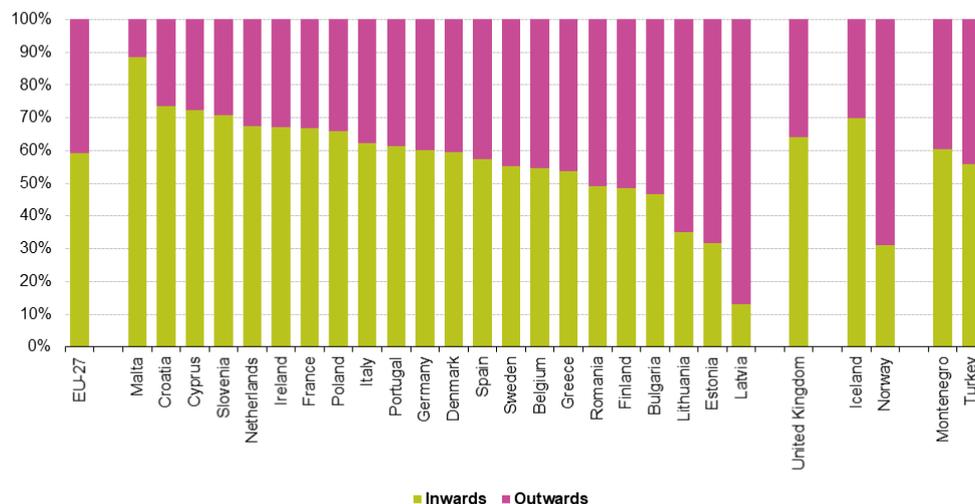
Complessivamente, 10 Stati membri hanno registrato diminuzioni dell'attività di trasporto merci portuale nel decennio tra il 2008 e il 2018. I cali relativi più elevati sono stati osservati per Croazia (-26,2%), Cipro (-12,7%) e Francia (-12,3%). Nello stesso periodo anche il Regno Unito ha registrato una flessione del -14,0%. Al contrario, la Polonia ha registrato il maggior incremento relativo (+88,0%), seguita da Lituania (+44,2%), Slovenia (+39,7%), Portogallo (+38,4%), Grecia (+24,9%) e Spagna (+24,7%). Anche la Turchia ha registrato un notevole aumento del +48,8%.

I movimenti in entrata di merci verso i paesi dell'UE sono aumentati del 4,0% a oltre 2,1 miliardi di tonnellate nel 2018 rispetto al 2017, mentre i movimenti in uscita sono aumentati del 3,0% a 1,5 miliardi di tonnellate. Tuttavia, i movimenti in entrata hanno rappresentato ancora il 59,6% delle tonnellate totali

di merci movimentate nei porti dell'UE (figura 5). Le merci liquide alla rinfusa, come petrolio greggio e prodotti petroliferi, costituivano una parte sostanziale del tonnello in entrata.

Gross weight of seaborne freight handled in all ports by direction, 2018

(% share in tonnes)



Source: Eurostat (online data code: mar_mg_aa_cwhd)

eurostat 

Figura 5: Peso lordo del trasporto marittimo movimentato in tutti i porti per direzione, 2018 (quota% in tonnellate) Fonte : Eurostat (mar_mg_aa_cwhd)

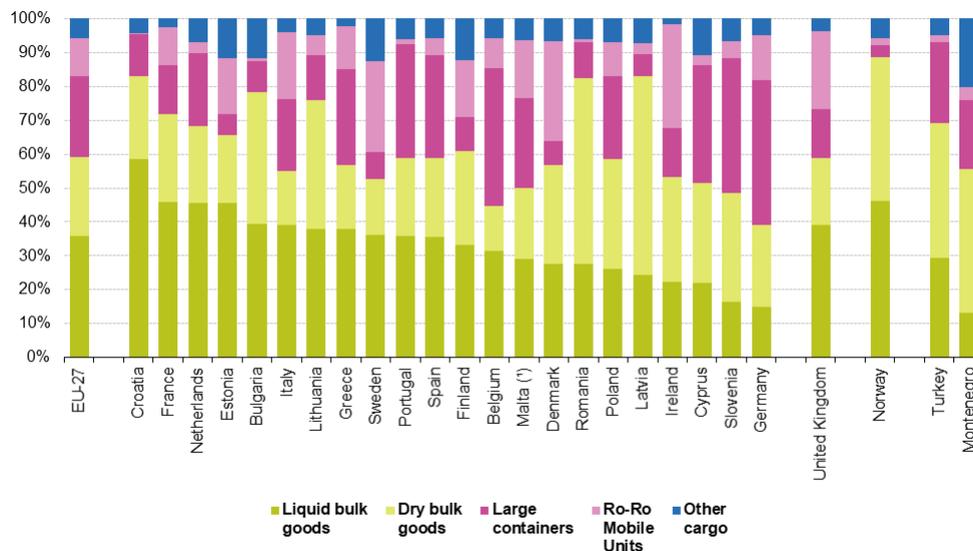
Nella maggior parte dei paesi dell'UE vengono scaricate più merci marittime che caricate sulle navi. Croazia e Cipro hanno registrato le quote più elevate di merci scaricate nel 2018, con quote rispettivamente del 74% e del 72% delle tonnellate totali di merci marittime registrate come movimenti in entrata verso i loro porti. Anche l'Islanda aveva una quota elevata del 70%. Al contrario, i tre paesi baltici, Bulgaria, Finlandia, Romania e Norvegia, paese del SEE, avevano tutti una quota elevata di movimenti in uscita di merci rispetto ai movimenti totali di tonnellate verso i loro porti.

Le rinfuse liquide rappresentano il 35,9% del carico totale movimentato

Le merci liquide alla rinfusa hanno rappresentato il 35,9% del carico totale movimentato nei principali porti dell'UE nel 2018 (figura 5), seguite da merci containerizzate (23,9%), merci secche alla rinfusa (23,2%) e merci trasportate su unità mobili Ro-Ro (11,1%). I maggiori volumi di rinfuse liquide sono stati movimentati nei Paesi Bassi (275 milioni di tonnellate), seguiti da Italia (191 milioni di tonnellate) e Spagna (180 milioni di tonnellate). La Croazia ha registrato la quota più elevata di merci liquide alla rinfusa come percentuale dei tonnello totali che transitano attraverso i suoi porti principali nel 2018 (58,6%), riflettendo principalmente grandi volumi di movimenti in entrata di greggio dalla Russia e dalla Turchia.

Gross weight of seaborne freight handled in main ports by type of cargo, 2018

(% share in tonnes)



Note: main ports are ports handling more than 1 million tonnes of goods annually.

(*) Provisional data.

Source: Eurostat (online data code: mar_mg_am_cwhc)

eurostat 

Figura 5: Peso lordo del trasporto marittimo movimentato nei principali porti per tipo di carico, 2018 (quota% in tonnellate). Fonte: Eurostat (mar_mg_am_cwhc)

Con 138 milioni di tonnellate, i porti olandesi hanno gestito anche i maggiori volumi di rinfuse secche nell'UE nel 2018, seguiti dalla Spagna con 117 milioni di tonnellate. Anche così, i tonnellaggi di merci alla rinfusa secca movimentati sia nei Paesi Bassi che in Spagna nel 2017 sono stati inferiori ai 181 milioni di tonnellate riportati dalla Turchia. La Lettonia ha registrato la quota più elevata di merci alla rinfusa secca come percentuale del tonnellaggio totale nel 2018 (58,9%), riflettendo principalmente grandi volumi di movimenti in uscita di carbone dai suoi porti.

I container sono stati il tipo di carico dominante movimentato nei porti tedeschi e belgi nel 2018, con quote rispettivamente del 43,0% e del 40,7% del carico totale che transitava nei porti dei due paesi. I maggiori volumi di merci containerizzate, tuttavia, sono stati movimentati nei porti spagnoli e olandesi, rispettivamente con 155 milioni di tonnellate e 129 milioni di tonnellate. I due principali paesi containerizzati sono stati seguiti dalla Germania con 127 milioni di tonnellate e dal Belgio con 110 milioni di tonnellate di merci containerizzate.

La quota di unità mobili Ro-Ro nel tonnellaggio totale di merci è stata la più alta per Irlanda (30,5%), Danimarca (29,4%) e Svezia (27,0%), riflettendo l'importanza del traffico di traghetti Ro-Ro nel trasporto marittimo di questi paesi. In termini di tonnellaggio, l'Italia (96 milioni di tonnellate) ha registrato i maggiori volumi UE di merci trasportate su unità mobili Ro-Ro nel 2018. Tuttavia, questi volumi erano inferiori al tonnellaggio di unità mobili Ro-Ro registrato nel Regno Unito (108 milioni di tonnellate).

L'analisi delle fonti statistiche della UE, oggi disponibili, non ci fornisce purtroppo una chiara comprensione dell'andamento dei traffici dopo l'emergenza COVID-19; per tale ragione, in attesa della

primavera 2021, periodo in cui si potranno conoscere i consuntivi dei traffici 2020, è opportuno riferirsi agli ultimi studi pubblicati, per ultimo e più completo, il 7° Rapporto Annuale dell'*Italian Maritime Economy* di SRM⁴.

Secondo SRM, il COVID-19 ha condizionato notevolmente gli equilibri del commercio marittimo mondiale; tuttavia l'Asia continua ad essere il maggiore player sul segmento container. Il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale "veicolo" dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci, infatti, viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale. Secondo le ultime previsioni del FMI il calo dovuto alla pandemia del PIL mondiale sarà pari al -4,9% nel 2020; si tratta di una crisi, definita dallo stesso FMI, "come nessun'altra" e con un recupero più lento del previsto nel 2021, con una crescita globale a fine periodo del 5,4%. Sul commercio internazionale FMI ha stimato un impatto della pandemia sui volumi di circa -12% per l'anno 2020 con un rimbalzo dell'8% nel 2021. Riguardo al trasporto marittimo complessivo si stima per il 2020 un calo del 4,4% e per il 2021 un incremento del 5%.

Nel periodo COVID-19 vi è stato un numero elevato di *blank sailing* – rotte cancellate per mancanza di carico – che ha riguardato tutte le principali rotte strategiche dei container. Il fenomeno ha raggiunto a fine maggio 2,72 milioni di TEU, pari all'11,6% della capacità totale di stiva. SRM stima 7 milioni di TEU persi a livello globale per il 2020.

Le ultime previsioni sull'impatto del COVID-19 sul segmento container evidenzia un calo del 7,3% nel 2020 che porta a chiudere l'anno realizzando 742 milioni di TEU movimentati nei porti mondiali; il che riporta il segmento dei container ai volumi del 2017, in altre parole il virus ha portato via al settore gli ultimi quattro anni di crescita benché si intraveda un rimbalzo del 10% al 2021 e del 6,6% nel 2022. Allungando le previsioni al 2024 la movimentazione container dei porti a livello mondiale dovrebbe crescere ad un tasso medio annuo del 3,5% fino ad arrivare a 951 milioni di TEU entro il 2024 (a livello mondiale: Europa +2,3%, Africa +3,3%, Far East +3,9%, Middle East +4,5% e Nordamerica +2,3%).

Il ruolo del Mediterraneo e del Canale di Suez è ancora importante, concentrando, questo, il 27% dei circa 500 servizi di linea mondiali; ma il COVID-19 ha causato un traffico più accentuato verso il Capo africano di Buona Speranza, generato il fenomeno dello "*slow steaming*" e aperto ad un'ipotesi non più remota che vede affacciarsi la Rotta Artica. Infatti, il Canale di Suez, nei primi 5 mesi del 2020, non ha più registrato le crescite sostenute (a doppia cifra) del 2019; ha infatti avuto un aumento del 7% delle navi in transito; le *containership* hanno avuto però un sensibile calo: -15%; bene invece gli altri settori: *oil* (+11%) e *dry* (+42%).

4

ITALIAN MARITIME ECONOMY – L'impatto del COVID-19 sui trasporti marittimi: rotte strategiche e scenari globali – Intermodalità e sostenibilità chiavi per il rilancio italiano - Presentazione del 7° Rapporto Annuale - Napoli, 1° ottobre 2020

La movimentazione in SSS (*Short Sea Shipping*) è cresciuta del +134% medio annuo, raggiungendo 31,5 milioni di tonnellate. Secondo le stime (ante-COVID-19), il traffico dovrebbe crescere fino a raggiungere i 100 milioni di tonnellate nel 2030.

Importante, nel periodo della pandemia, è la crescita alternativa al trasporto marittimo tramite il trasporto ferroviario sulla rotta Cina Europa e viceversa. Secondo quanto reso noto da *China State Railway Group*, lo scorso luglio, il numero di treni merci ha toccato il record di 1.232 convogli, con una crescita del 68% su luglio 2019. Luglio è stato il terzo mese consecutivo in cui è stata sorpassata la soglia mensile dei mille treni con una crescita anno su anno sempre a doppia cifra. Secondo le ferrovie cinesi il trasporto via treno ha avuto un peso determinante nello stabilizzare la catena della logistica internazionale interrotta dalla pandemia. I treni in partenza dalla Cina sono stati, in luglio, 724 con un aumento del 74%, mentre il numero di convogli nella direzione opposta è cresciuto del 60%, passando a 508. Buona parte dei dispositivi di difesa anti-COVID, quasi 5 milioni di pezzi, ha preso la strada della ferrovia.

1.3 IL PANORAMA NAZIONALE

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 nordeuropee. 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 quelli mediterranei, si sono sviluppati a partire dalla presenza di un nucleo urbanizzato consolidato. Tale circostanza deve necessariamente aprire un'attenta riflessione circa la natura del rapporto città-porto. È 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, producono 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, quali, ad esempio, Gioia Tauro ed 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, principalmente containerizzate.

Le sfide dei porti italiani per il 2020 e gli anni successivi erano improntate verso la realizzazione del *Green Deal* europeo: decarbonizzazione e transizione energetica. Secondo l'*Annual Report* di ESPO⁵ (*European Sea Ports Organisation*) queste erano sfide già grandi di per sé e non si poteva prevedere che tali obiettivi

5

EUROPEAN SEA PORTS ORGANISATION – Annual Report 2019-2020

si sarebbero confrontati con la pandemia di COVID-19. Molte vite perse, molte imprese chiuse, ma i porti italiani ed europei hanno continuato ad operare garantendo l'interscambio delle merci e anche dei passeggeri, pur registrando, in questo settore, una sostanziale diminuzione dei traffici.

È evidente che le priorità previste per il 2020 sono state rivalutate alla luce dell'emergenza COVID; infatti, il settore portuale e dei trasporti marittimi, come tutti gli altri, sta attraversando un periodo di sfide e cambiamenti senza precedenti. Navigare in tempi così turbolenti richiede una stella polare e il *Green Deal* europeo continua fornire la priorità assoluta per la portualità europea, anche in tempi di pandemia.

Relativamente ai traffici per la portualità italiana, il citato "7° Rapporto SRM" del 2020 conferma «*un trend stabile negli ultimi 5 anni in Italia intorno alle 480/490 milioni di tonnellate movimentate nell'anno, in evidenza la netta prevalenza delle rinfuse liquide che coprono il 37% del totale, segue il segmento container con una quota pari al 23%, mentre il Ro-Ro si attesta al 22% e le rinfuse solide al 12%, chiudono le merci varie con circa il 5%.*».

In Italia – prosegue il Rapporto – la componente internazionale del trasporto marittimo è sempre rilevante. Nel 2019 il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a 249,1 mld€, registrando un -1% sull'anno precedente. Di questi 129,6 mld€ sono in import (-2%) e 119,5 in export (costante). Tuttavia, nel primo semestre 2020 l'import export via mare ha subito l'impatto del COVID-19 registrando un calo del 21%. La Cina è il nostro principale Paese fornitore: con 23,1 mld€ rappresenta il 18% di tutto l'import via mare italiano. Il primo Paese cliente per modalità marittima sono gli USA che con 28,1 mld€ concentra il 24% del nostro export. Il settore Ro-Ro che caratterizza il traffico italiano. Nel 2019 ha registrato 106,4 milioni di tonnellate rilevando un -2,4% sul 2018. Il 36% del traffico di rotabili in transito nei porti italiani proviene dall'estero. Italia sempre leader nello Short Sea Shipping nel Mediterraneo. L'Italia è il primo Paese nell'UE28 per trasporto di merci in modalità Short Sea Shipping (trasporto via mare a corto raggio) nel Mediterraneo, con 246 mln di tonnellate di merci trasportate (quota di mercato 39%).

Riguardo le rinfuse liquide per l'Italia, importante proxy della componente energetica dei porti, rappresentano la categoria merceologica più importante in termini di volumi e pertanto strategica (significativi introiti per le attività portuali). Nel 2019, con netta prevalenza dell'import, sono state movimentate circa 180 milioni di tonnellate, principalmente correlate alla domanda di raffinazione dei prodotti petroliferi e alla domanda energetica da soddisfare.

I primi 5 Energy Port italiani (Trieste, Cagliari, Augusta, Milazzo e Genova) rappresentano il 69% dell'intero traffico liquido nazionale e Trieste, con 43,3 milioni di tonnellate, si conferma lo scalo italiano che movimentata i volumi più elevati. Seguono Cagliari ed Augusta in Sicilia.

Sostanzialmente stabili altri tipi di traffico; sui container il nostro Paese ancora non riesce a dare la spinta al dato che ci vede "ancorati" intorno ai 10 milioni di TEU ormai da anni.».

Confermando quanto sopra accennato, relativamente ai traffici 2020, non si possono fare sintesi definitive fino a che (non prima comunque di febbraio/marzo 2021) non si avranno i dati consuntivi. Riguardo

all'anno appena trascorso ed al periodo in cui è stata completata la redazione del presente Piano ⁶, la crescita economica del nostro Paese è stata condizionata da una molteplicità di situazioni emergenziali legate alla pandemia in essere, che ha portato ad un blocco quasi totale delle attività nei mesi di marzo, aprile e marzo, ad un graduale ritorno alla normalità nei mesi di giugno, luglio ed agosto e ad un repentino ritorno all'emergenza, con *lockdown* generalizzati (sebbene diversi da quello di primavera), a partire dal mese di settembre.

L'impatto del COVID-19 sui traffici dei porti italiani può essere meglio analizzato in funzione dei dati nazionali del 1° semestre 2020 confrontati con il 1° semestre 2019, quali rilasciati da Assoporti. È bene evidenziare, però, che tali informazioni non tengono conto del "quasi" ritorno alla normalità registrato durante il periodo estivo ed al riaccendersi della crisi epidemiologica in autunno, a conferma che il 2020 andrà analizzato, per il settore portuale, solo con elementi di consuntivo.

⁷ **I traffici del 1° semestre 2020/2019 a confronto .**

Rispetto al primo semestre 2019, le merci movimentate tra gennaio e giugno nei circa trenta principali porti italiani (si ricorda che sono circa sessanta i porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale) sono state pari a 198 milioni di tonnellate, in calo dell'11,5 per cento. Le rinfuse liquide in entrata e uscita sono state pari a 65,7 milioni di tonnellate (-16,2%), le rinfuse solide 23,3 milioni (-23,1%), le merci rotabili 43,8 milioni (-9%). Il traffico containerizzato è stato in TEU pari a 5,1 milioni (-3%), quasi inalterato rispetto alle altre merci.

Relativamente ai passeggeri, i dati risentono delle limitazioni alla mobilità delle persone dovute alle disposizioni nazionali ed internazionali, soprattutto nel periodo primaverile, caratterizzato, negli anni, dalla ripresa degli spostamenti delle persone con le vacanze di Pasqua. Come abbiamo detto il periodo estivo ha visto una forte ripresa dei traffici che andrà ad influenzare favorevolmente il dato annuale nel senso che andrà a ridurre la forte perdita registrata nel primo semestre. In totale, nel primo semestre 2020, le persone imbarcate e sbarcate nei porti italiani sono state 9,2 milioni, meno della metà rispetto al primo semestre 2019 (-56%). Il mercato crocieristico, al momento, è quasi inesistente sia per i blocchi dovuti all'emergenza COVID-19 sia per i timori dei possibili clienti in merito al contagio; i crocieristi sono crollati dell'89 per cento, con sole 482,943 persone.

I passeggeri su traghetti sono stati 1,8 milioni con una perdita di traffico del -63% e il traffico di cabotaggio locale è stato pari a 6,8 milioni di passeggeri ed una perdita del -40,3%.

⁶
Dicembre 2020

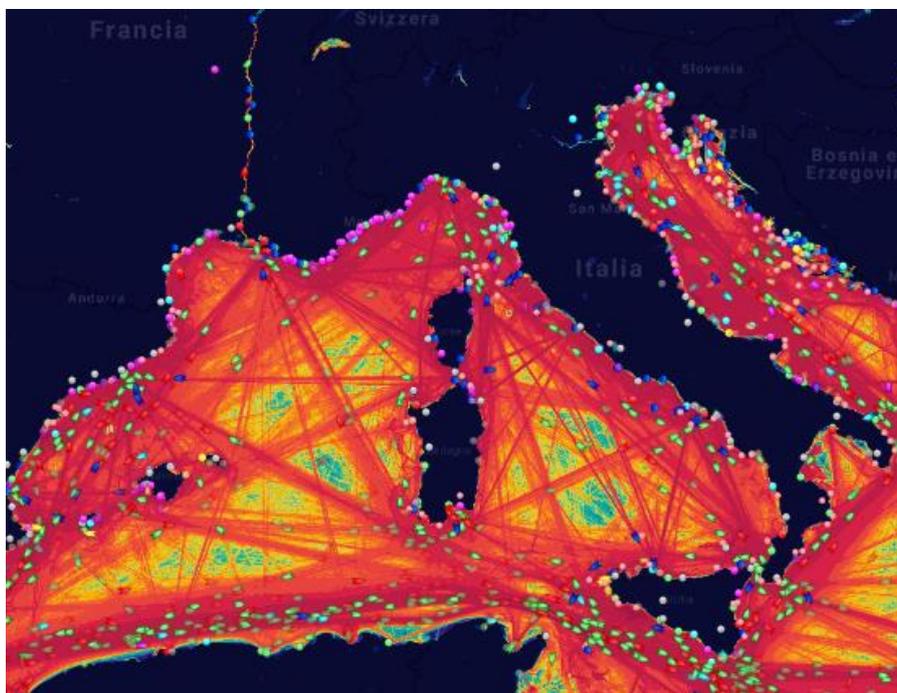
⁷
Assoporti dati porti italiani 1° semestre 2020 e confronto con il 1° semestre 2019. Informazioni Marittime Traffico semestre porti italiani, il peggior andamento dal Dopoguerra - a cura di Paolo Bosso 09/09/2020

1.4 IL PANORAMA DEI PORTI SARDI NEL SISTEMA DI TRASPORTO MARITTIMO NAZIONALE ED EUROPEO

In Sardegna si movimentano poco più di 46 milioni di tonnellate di merci all'anno, pari cioè a circa il 10% del dato nazionale, ripartite per il 61% in operazioni di sbarco e per il 38% in imbarchi. Un dato che peggiora rispetto all'analisi dell'ultimo POT e si allinea agli squilibri IN/OUT delle merci nel resto del paese.

Determinante è, in questo rapporto, il peso dei prodotti petroliferi che rappresentano oltre il 60% (un dato in aumento in termini percentuali, stabile, leggermente in diminuzione in termini assoluti, ma riflette la contrazione delle altre tipologie di merci).

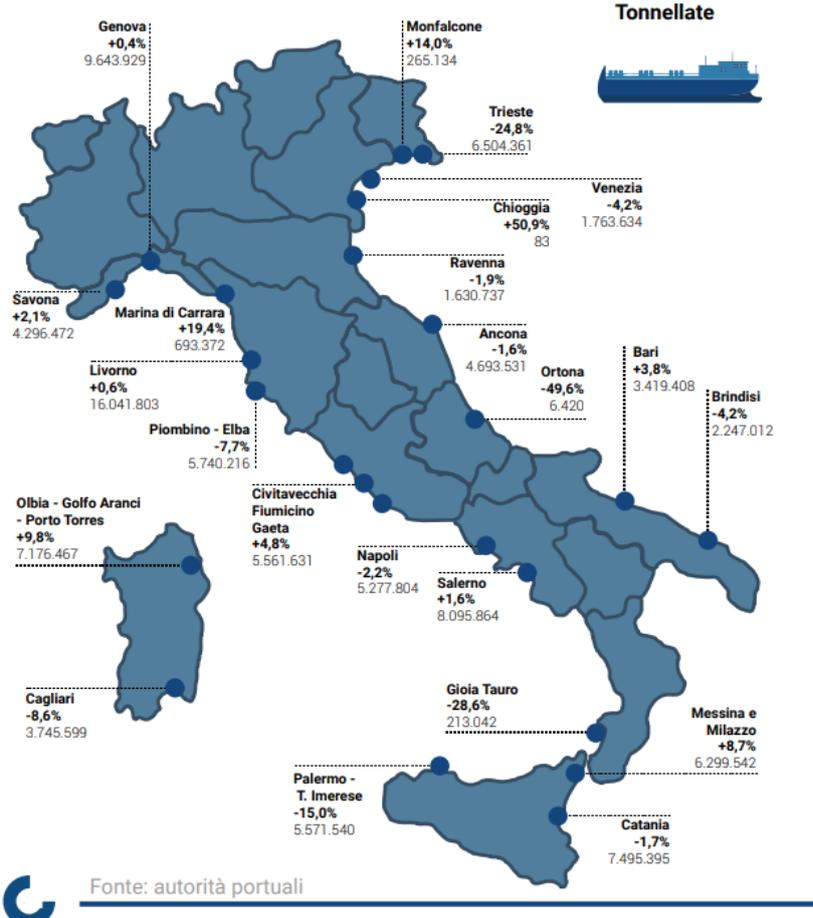
Tenuto, quindi, conto del movimento di merci per via marittima in Sardegna - oltre 27 milioni di tonnellate sono rappresentate da prodotti petroliferi, che fanno capo al terminale della SARAS di Sarroch - si può affermare che il traffico portuale che significativamente incide sulle strutture portuali sarde è pari a circa 20 milioni di tonnellate di merci, delle quali oltre 14 milioni di tonnellate sono costituite da merci secche, trasportate, per quasi il 76%, con il sistema ro-ro. Un dato, questo, in aumento di circa 6 punti rispetto all'ultima analisi presente nel precedente Piano Operativo Triennale. Un segmento, quello ro-ro, che vede l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna primeggiare a livello italiano assieme a quello dei prodotti petroliferi.



Marine Traffic mappe di densità 2019

Traffico ro-ro in Italia (dati 2019) ⁸

Ro-Ro



Nel panorama del contesto infrastrutturale dei trasporti regionali sardi, quello delle strutture portuali rappresenta uno dei fattori produttivi più rilevanti, dal quale dipende prevalentemente l'economia isolana: infatti la quasi totalità degli scambi commerciali da e per l'Isola avvengono via mare. Il sistema dei collegamenti marittimi tra la Sardegna e l'esterno si è sviluppato storicamente secondo due direttrici: una localizzata nelle estremità dell'Isola, rappresentata dalle aree economicamente più forti, l'altra in funzione della brevità dei collegamenti con la Penisola, identificata, quindi, tra le linee di costa più vicine. La prima direttrice si è concentrata nello sviluppo del sistema portuale dell'area di Cagliari e di Sassari, la seconda invece ha puntato alla realizzazione dell'infrastruttura portuale di Olbia. Attorno a questo sistema di portualità maggiore sono presenti altre due categorie portuali: i porti industriali e i porti dedicati ai collegamenti con le Isole minori, la Corsica e al diportismo. Nel nuovo contesto europeo disegnato dalle Autostrade del Mare e dalla recente progettazione Comunitaria, come i progetti GEECCT-IIlès, e

Nectemus, il ruolo della Sardegna, benché oggi esclusa di fatto dal sistema delle Autostrade del Mare, appare in questo momento foriero di opportunità, che potranno e dovranno essere colte.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia ai seguenti studi:

- studio Confetra – Almanacco della logistica 2020 <https://www.confetra.com/almanacco-della-logistica-2020/> ;
- Studio SRM – *Italian Maritime Economy 2020* <https://www.sr-m.it/atti-maritime-2020/>

1.5 L'ECONOMIA SARDA

Secondo il 27° rapporto 2020 del CRENOS (Centro Ricerche Economiche Nord Sud), il quadro macroeconomico della Sardegna evidenzia, negli ultimi anni, un allargamento del gap rispetto alle regioni più dinamiche d'Europa. Se il reddito medio per abitante è rimasto sostanzialmente invariato, attestandosi attorno ai 21 mila euro pro capite, in rapporto alle altre zone UE, il PIL sardo - almeno fino al 31 dicembre 2019 - si è attestato al 70% (in Italia la media è del 97). A livello nazionale, sebbene l'Isola risulti un po' più dinamica rispetto alla media delle regioni del Mezzogiorno, il distacco con il Centro-Nord rischia di aumentare nei prossimi anni, soprattutto per gli effetti, tuttora incalcolabili, della pandemia mondiale che continua ad alimentare una contrazione economica globale senza precedenti, generando, in Sardegna, sempre più bassi livelli di investimento, riduzione dei consumi e blocco di settori strategici come il turismo e il commercio.

Per quanto riguarda gli scambi commerciali con l'estero, sempre dall'accurata analisi del CRENOS, dopo anni di andamenti positivi, il 2019 inizia a mostrare segnali negativi, con una contrazione dell'export pari all'1,4%. Ambito, questo, composto per l'83% da prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio (in calo dell'1,4%) e da prodotti chimici di base e fertilizzanti (4%) che risultano in forte calo rispetto al 2018 (-6,2%). Crescono, invece, le esportazioni dei prodotti lattiero-caseari (+12,5%), mentre, dopo cinque anni di espansione, si riducono dell'83,3 per cento le esportazioni di armi e munizioni. Crollo, quest'ultimo, derivante dal blocco, imposto dal Governo, dell'esportazione di missili e bombe verso Arabia Saudita ed Emirati Arabi. Più contenuto il calo dell'import, che nel 2019 si attesta attorno al 6,5%.

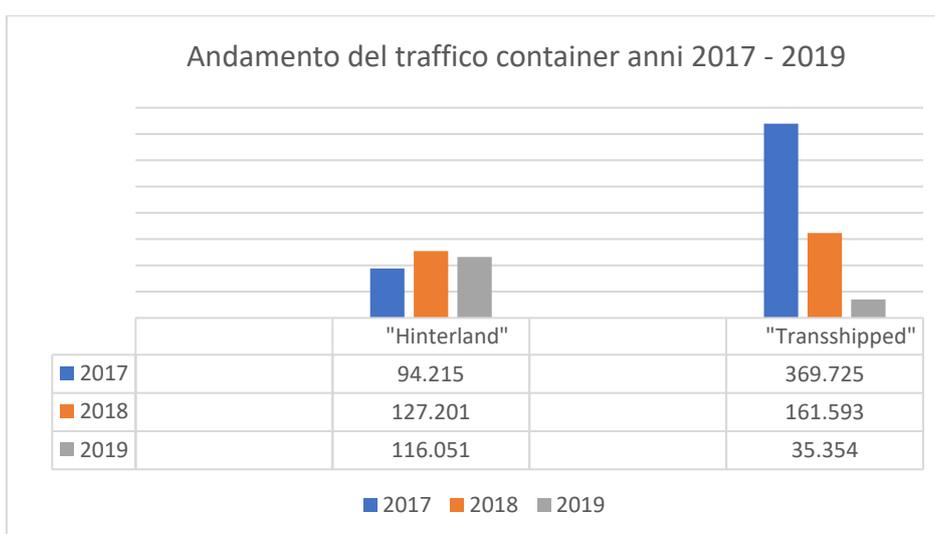
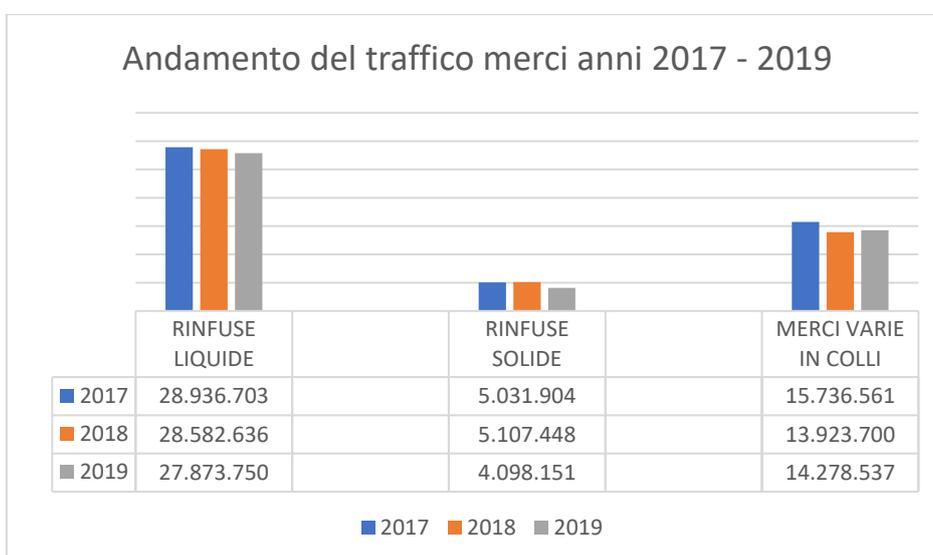
1.6 I DATI DEI PORTI DI SISTEMA

Un'analisi accurata sull'andamento dei traffici portuali non può prescindere da un esame storico di dati che, nel caso di questa Autorità, deve necessariamente partire dal primo anno della sua costituzione - il 2017 - e concludersi con l'anno più prossimo a quello dell'analisi stessa. L'arco temporale considerato, però, non terrà volutamente conto del 2020 o meglio ne tratterà separatamente in seguito, perché la straordinarietà degli eventi, l'orizzonte temporale del tutto incerto e la cesura improvvisa sul trend positivo dei traffici ad inizio anno, imposta dai provvedimenti di limitazione della mobilità per il contenimento del contagio, non consentono una visione chiara ed una proiezione reale dell'andamento dei porti di Sistema correlata agli effetti della riforma delle Autorità portuali introdotta dal D.lgs. n. 169 del 4 agosto 2016.

Globale Sardegna											
ANNO	2017			2018			2019			Differenza	
PERIODO DATA	GENNAIO - DICEMBRE			GENNAIO - DICEMBRE 2018			GENNAIO - DICEMBRE 2019			2017 - 2019	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	-	%
TOTALE TONNELLATE	28.506.134	21.220.929	49.727.063	27.841.294	19.791.419	47.632.713	28.395.353	17.873.377	46.268.730	-3.458.333	-7,0%
Indicare l'unità di misura utilizzata: Tonnellate o migliaia di tonnellate											
RINFUSE LIQUIDE	16.455.340	12.481.363	28.936.703	16.672.632	11.910.004	28.582.636	16.335.243	11.538.507	27.873.750	-1.062.953	-3,7%
di cui:											
Petrolio greggio	14.488.794	0	14.488.794	14.520.094	0	14.520.094	14.527.918	0	14.527.918		
Prodotti (petroliferi) raffinati	1.780.720	11.769.106	13.549.826	1.987.260	11.239.790	13.227.050	1.511.573	10.966.462	12.478.035		
Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	68.410	202.380	270.790	45.949	183.571	229.520	84.981	114.426	199.407		
Prodotti chimici	17.450	509.877	527.327	7.354	486.643	493.997	9.750	452.319	462.069		
Altre rinfuse liquide	99.966	0	99.966	111.975	0	111.975	201.021	5.300	206.321		
RINFUSE SOLIDE	3.367.810	1.664.094	5.031.904	3.340.938	1.766.510	5.107.448	3.112.989	985.162	4.098.151	-933.753	-18,6%
di cui:											
Cereali	496.068	0	496.068	484.909	0	484.909	568.386	0	568.386		
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	173.800	10.260	184.060	169.621	12.830	182.451	69.611	5.050	74.661		
Carboni fossili e ligniti	1.884.939	0	1.884.939	1.861.373	0	1.861.373	1.746.164	0	1.746.164		
Minerali/cementi/calci	337.307	1.588.426	1.925.733	376.677	1.694.229	2.070.906	581.794	879.677	1.461.471		
Prodotti metallurgici	293.441	18.941	312.382	286.868	8.851	295.719	34.694	30.911	65.605		
Prodotti chimici	19.714	34.432	54.146	23.585	0	23.585	4.244	1.168	5.412		
Altre rinfuse solide	162.542	12.035	174.576	137.905	50.600	188.505	108.096	68.356	176.452		
MERCI VARIE IN COLLI	8.682.984	7.075.473	15.758.456	7.827.724	6.114.905	13.942.629	8.947.121	5.349.708	14.296.829	-1.461.627	-9,3%
di cui:											
In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)	2.854.832	2.316.106	5.170.938	1.801.911	1.403.007	3.204.918	371.231	298.630	669.861		
Ro-Ro (contenitori esclusi)	5.824.588	4.755.278	10.579.866	5.951.636	4.702.502	10.654.138	6.024.657	4.915.701	10.940.358		
Altre merci varie	3.564	4.089	7.653	74.177	9.396	83.573	2.551.233	135.377	2.686.610		
ALTRE INFORMAZIONI											
(numero)											
Numero toccate											
Stazza lorda											
Numero di passeggeri locali e traghetti	2.557.225	2.794.489	5.351.714	2.795.289	2.763.528	5.832.994	2.908.108	2.928.414	6.125.371	773.657	14,5%
di cui:											
Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)			975.978			1.048.260			1.133.612		
Passeggeri traghetti	2.205.256	2.170.480	4.375.736	2.407.847	2.376.887	4.784.734	2.486.774	2.504.985	4.991.759		
Numero di passeggeri crociere	0	564.041	0	0	0	513.874	0	0	457.051	-106.990	-19,0%
"Home Port"	0	0	0	0	0	0	7.990	7.879	15.869		
"Transiti" (da contarsi una sola volta)	0	564.041	0	0	0	513.874	0	0	441.958		
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
Numero di container in TEU	231.925	232.015	463.939	134.931	153.863	288.794	69.689	81.716	151.405	-312.534	-67,4%
"Hinterland"	47.679	46.536	94.215	54.920	72.281	127.201	52.473	63.578	116.051	21.837	23,2%
di cui:											
Vuoti	6.576	29.523	36.099	8.355	34.329	42.684	4.009	40.760	44.769		
Pieni	41.103	17.013	58.116	46.565	37.952	84.517	48.464	22.818	71.282		
"Transhipped"	184.246	185.479	369.725	80.011	81.582	161.593	17.216	18.138	35.354	-334.371	-90,4%
di cui:											
Vuoti	39.203	39.589	78.793	12.815	12.600	25.415	1.122	1.445	2.567		
Pieni	145.043	145.890	290.932	67.196	68.982	136.178	16.094	16.693	32.787		
Numero unità Ro-Ro	251.993	249.771	523.653	274.326	297.362	590.610	269.554	270.837	558.677	35.024	6,7%
Numero veicoli privati	765.456	761.869	1.599.629	908.602	888.368	1.871.211	949.127	947.473	1.976.877	377.248	23,6%
Numero veicoli commerciali	67.408	23.173	90.581	72.503	26.456	98.959	69.525	28.473	97.998	7.417	8,2%

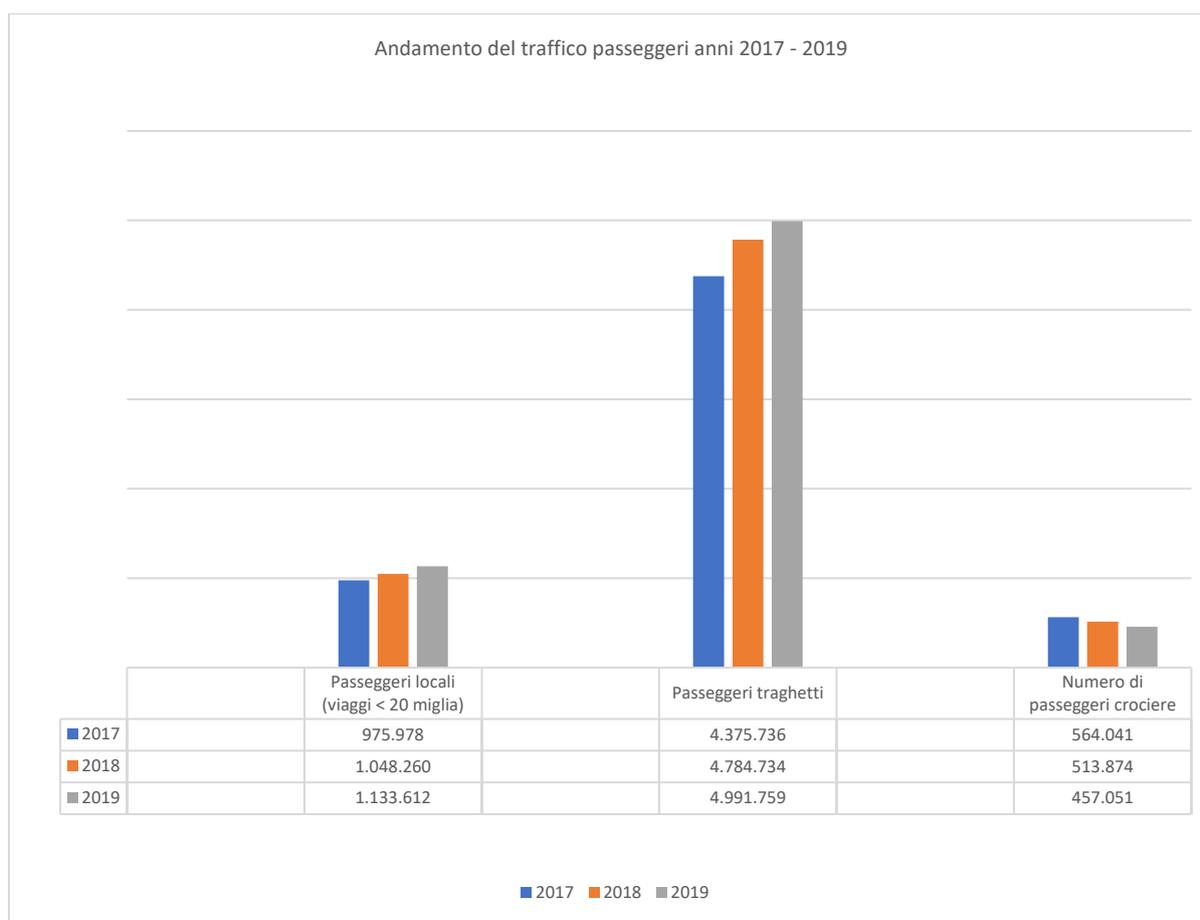
Nel triennio analizzato nella precedente tabella, all'interno della quale i risultati del 2019 vengono rapportati con quelli del 2017, il totale del traffico merci (rinfuse liquide, solide, container e varie su gommato) ha subito un calo del 7 per cento, l'equivalente di circa 3 milioni e mezzo di tonnellate in meno in tre anni. È evidente come il dato sia principalmente influenzato dal crollo del Transshipment sul Porto Canale, che ha registrato un dimezzamento dei TEUs tra il 2017 ed il 2018 ed un quasi azzeramento nel 2019 (- 90,4%). Leggero, invece, il calo sulle rinfuse solide che, ad eccezione di Porto Torres (+ 4,1 %), ha interessato tutti i porti sardi (tranne Golfo Aranci e Santa Teresa dove non è presente traffico cargo), con punte dell'80 per cento in meno su Olbia per la sospensione del traffico dei lapidei in uscita.

In calo, così come riportato nel precedente paragrafo, anche la movimentazione, in uscita, di prodotti petroliferi raffinati, effetto in parte generato da una contrazione globale dei consumi a favore di energie alternative e green.



Resta positivo, invece, il trend del traffico passeggeri che, dopo la pesante crisi del 2010 – 2011, ha ripreso gradualmente a crescere, registrando, nel 2019, un + 14,5 per cento globale, pari a circa 774 mila unità in più. Calo del 19 per cento, sempre sul triennio 17 - 19, per il mercato crocieristico che, dato il calo del 36

per cento sul porto di Cagliari, viene compensato dalla ripresa dei porti del Nord e l'ottimo risultato di Oristano del 2019. Effetto generale, questo, legato in parte alla fluttuazione fisiologica di un mercato, quello crocieristico, alla costante ricerca di nuove destinazioni e, dunque, sottoposto a continue variazioni sull'itinerario delle navi; dall'altra, legato alla graduale riapertura al traffico di destinazioni concorrenti come la Tunisia, la cui chiusura, legata agli attentati terroristici del 2015, ha generato una crescita esponenziale del mercato sullo scalo del capoluogo sardo, confermandone, ancora oggi, il ruolo chiave tra le destinazioni "marquee" del Mediterraneo.



1.6.1 IL TRASPORTO PASSEGGERI

CAGLIARI

In linea con il trend generale, lo scalo di Cagliari ha segnato nell'ultimo triennio una crescita sul traffico passeggeri dell'8,7 per cento, con un incremento di oltre 25 mila e 500 unità rispetto al 2017 (da 294.584 a 320.090). Risultato che ha influito positivamente anche sul numero di mezzi privati al seguito (auto e camper), cresciuti del 8,9 per cento (da 82.995 a 90.398).

OLBIA

Per quanto riguarda lo scalo dell'Isola Bianca, l'aumento dei traffici si assesta, fino al 31 dicembre 2019, all'11 per cento (da 2.695.761 a 2.994.913). Dato positivo, pari a circa 300 mila unità in più rispetto al 2017, favorito dal potenziamento dei collegamenti sul porto di Livorno e alla ripresa, dopo 10 anni, della linea, operata dalla GNV, su Genova. In linea anche il numero di mezzi privati al seguito, che cresce del 12,8 per cento (da 896.339 a 1.010.914).

GOLFO ARANCI

In controtendenza rispetto agli altri porti sardi, lo scalo di Golfo Aranci segna un calo del 10% sul triennio in esame (da 687.297 a 616.179), pari a 71 mila unità. Conseguente il calo, pari al 9,5 per cento, delle auto e dei camper al seguito (da 231.772 a 209.789).

PORTO TORRES

Così come per Cagliari ed Olbia, il traffico passeggeri ha registrato, nell'ultimo triennio, una crescita del 6,8 per cento (da 992.678 a 1.060.577), circa 68 mila passeggeri in più. In linea anche il dato sui mezzi privati al seguito che registra un + 4 per cento (da 316.219 a 328.877).

PORTOVESME

Così come quasi tutti i porti dell'Ente, per il triennio 2017 – 2019, lo scalo di Portovesme, che si configura come collegamento interno inferiore alle 20 miglia, segna una crescita costante di traffico passeggeri, con un + 20% nel triennio analizzato (da 702.488 a 844.763).

SANTA TERESA GALLURA

Anche lo scalo di Santa Teresa, che garantisce un collegamento giornaliero con la Corsica, registra un trend positivo sul traffico passeggeri. Ammonta al 5,6 per cento la crescita totale nel triennio 2017 – 2019, con un aumento complessivo di poco inferiore alle 15 mila e 360 unità (da 273.490 a 288.849).

1.6.2 IL TRASPORTO MERCI

CAGLIARI

Così come già analizzato nel precedente Piano Operativo Triennale 2018–2020 e premesso nel paragrafo 1.3, sullo scalo di Cagliari la crisi del traffico containerizzato è andata gradualmente acuendosi fino ad una riduzione del volume dei TEUs pari al 90 per cento. Una quota residuale è oggi garantita dagli scali, con frequenza settimanale, della MSC che collega il porto sardo principalmente con altri hub di transshipment italiani per il trasbordo e l’inserimento dei container sulle linee di traffico consolidate.

Più contenuto il calo sulle rinfuse liquide, che si attesta al 3,3 per cento (da 27.838.953 a 26.915.689 tonnellate). Dato che risente di una diminuzione dell’export di prodotti petroliferi raffinati pari al 6,7 per cento, l’equivalente di circa un milione di tonnellate in meno. Diminuzione, pari al 9 per cento, anche delle rinfuse solide che, nonostante la crescita del 2018, perdono circa 69 mila tonnellate nel triennio (da 757.325 a 688.633).

Il traffico Ro-Ro, in conclusione, segna una diminuzione graduale delle tonnellate trasportate del 9 per cento, passando, in tre anni, da 4.125.380 a 3.745.599 tonnellate.

OLBIA

Il traffico merci su gommato ad Olbia prosegue nel *trend* positivo, già evidenziato nel precedente Piano Operativo Triennale, attestandosi, nel periodo 2017 – 2019, ad un +10,9% (da 4.912.787 a 5.446.089 tonnellate). Crolla dell’80 per cento, invece, la movimentazione delle rinfuse, principalmente lapidei in uscita, che passano da 645.568 tonnellate del 2017 a 128.535 del 2019.

PORTO TORRES

Relativamente alla movimentazione delle rinfuse, nell’ultimo triennio lo scalo del Nord Ovest sardo, benché mantenga un sempre crescente livello di approvvigionamento di petrolio greggio (+43 per cento rispetto al 2017), in linea generale conferma la tendenza negativa sulla movimentazione delle rinfuse liquide, pari a meno 26,7 per cento (da 679.313 a 498.031 tonnellate). In leggero aumento, pari al 4,1 per cento rispetto al 2017, invece, la movimentazione di rinfuse solide che passa da 1.561.223 a 1.624.699 tonnellate del 2019.

Positivo, infine, il valore relativo ai volumi di merce varia su gommato che, nel triennio analizzato, cresce del 12,8 per cento, passando da 1.391.820 tonnellate del 2017 a 1.569.280 del 2019.

GOLFO ARANCI

Contrariamente al traffico passeggeri, le merci varie su gommato segnano, nel periodo analizzato, un aumento del 26,2 per cento. Il volume movimentato è passato da 127.678 tonnellate del 2017 a 161.098 del 2019.

ORISTANO

Nel triennio in esame, lo scalo di Oristano mantiene un trend costante sulla movimentazione di merci alla rinfusa. In particolare, si segnala un incremento del 46 per cento sull'import di prodotti petroliferi raffinati, ma, allo stesso tempo, una riduzione del 14 per cento del tonnellaggio complessivo di rinfuse solide, principalmente cereali in entrata e minerali in uscita.

PORTOVESME

Rispetto al 2017, per effetto della crisi del comparto produttivo del sud ovest sardo, Portovesme ha subito un calo generale, pari al 31 per cento, sulla movimentazione delle rinfuse. In particolare, il crollo ha interessato l'esportazione di prodotti chimici liquidi, che crollano del 45,6 per cento, mentre, sempre rispetto al 2017, risulta più attenuata, ma non meno consistente, la perdita su arrivi e partenze delle rinfuse solide, la cui diminuzione si attesta al 28 per cento.

SANTA TERESA GALLURA

Nel triennio in esame, anche il porto di Santa Teresa, i cui collegamenti hanno subito negli ultimi anni continue interruzioni, segna un calo nel volume di merci trasportate su gommato. Rispetto al 2017, la diminuzione si attesta al 16,5 per cento, pari a 3.603 tonnellate in meno.

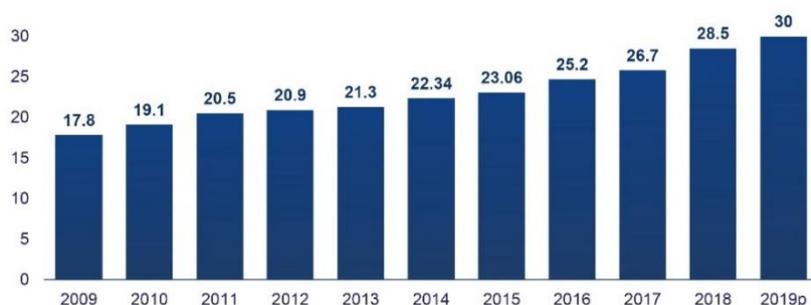
1.7 IL MERCATO CROCIERISTICO

Nell'ultimo triennio, secondo lo State of the Cruise Industry Outlook della CLIA – *Cruise Line International Association*, il mercato crocieristico ha registrato una crescita costante, pari a due milioni di passeggeri l'anno, attestandosi, al 31 dicembre 2019, al risultato record di 30 milioni di crocieristi. Un trend che ha generato un impatto economico mondiale di 150 miliardi di dollari.

2019 PASSENGER CAPACITY SNAPSHOT

2019 = 30 Million Passengers Expected to Cruise

CLIA Global Ocean Cruise Passengers (In Millions)



Crescita esponenziale, quella evidenziata dalla CLIA e riportata nel precedente grafico, che ha avuto importanti ricadute anche sui porti di sistema della Sardegna. Dal 2017 al 2019, infatti, gli scali di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci ed Oristano hanno ospitato complessivamente 1.536.356 crocieristi e 685 toccate nave, confermandosi, proprio per l'offerta diversificata di infrastrutture ed escursioni, tra le mete più ambite del Mediterraneo.

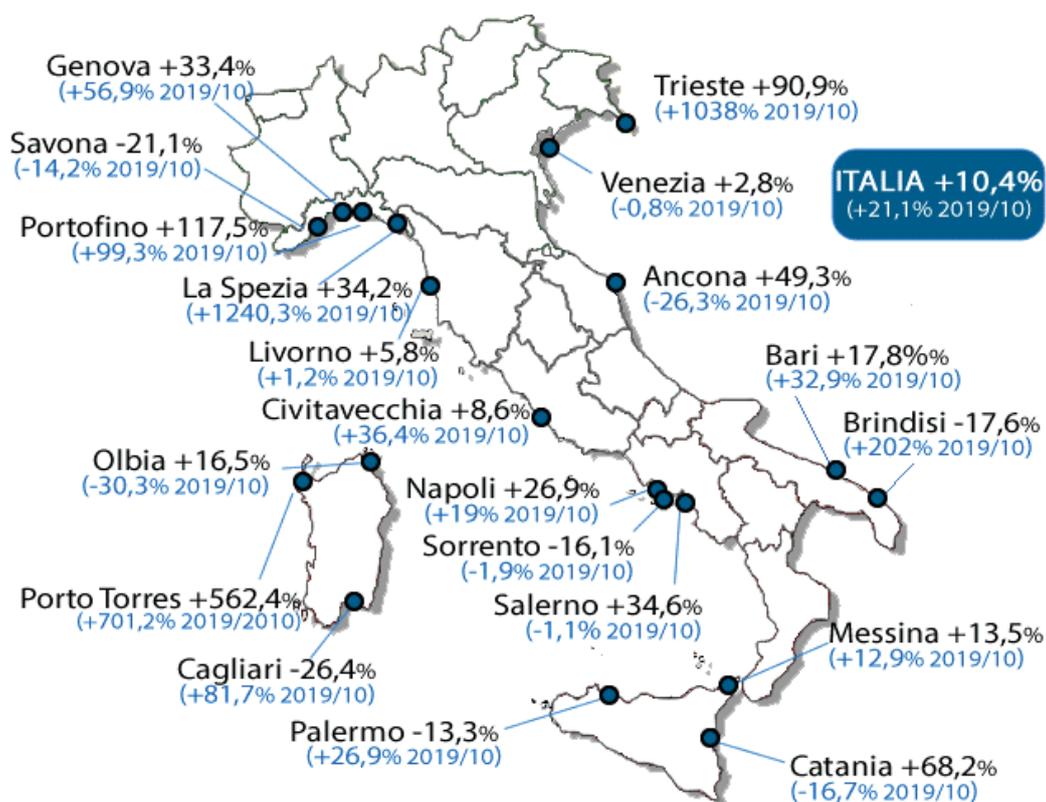
	Navi				Passeggeri			Diff %
	2017	2018	2019	Rapporto 17-19	2017	2018	2019	Rapporto 17-19
Cagliari	164	132	98	-40%	430.534	394.697	273.956	-36%
Olbia	66	68	70	6%	95.657	110.501	126.381	32%
Porto Torres	27	9	34	26%	35.901	8.467	55.665	55%
Golfo Aranci	4	1	4	0%	1.100	209	1.824	66%
Oristano	1	1	6	500%	600	88	776	29%
TOTALI	262	211	212	-19%	563.792	513.962	458.602	-19%

Ciò che, in particolare, emerge dall'analisi sul trend del triennio, è il consolidamento di un sistema a compensazione delle fluttuazioni fisiologiche del mercato, che si attua attraverso una redistribuzione dei traffici nei vari scali a vocazione crocieristica. Se, come si evince dalla tabella, lo scalo di Cagliari ha perso una fetta consistente di traffico dal 2017 al 2019, è altresì evidente come gli altri scali di competenza abbiano registrato importanti margini di crescita a due cifre.

Pos.	Porto	Transiti	Totale	Toccate nave	Peso transiti
1	Civitavecchia	1.540.991	2.652.533	800	58,1%
2	Napoli	1.126.029	1.356.320	457	83,0%
3	Livorno	819.906	832.121	379	98,5%
4	Genova	637.870	1.349.370	281	47,3%
5	La Spezia	596.346	601.441	143	99,2%
6	Bari	425.364	680.021	234	62,6%
7	Palermo	418.634	501.281	160	83,5%
8	Messina	403.215	422.732	170	95,4%
9	Savona	284.235	669.477	154	42,5%
10	Cagliari	274.142	290.334	101	94,4%

I primi 10 porti per traffico in transito nel 2019 – Fonte Italian Cruise Watch 2020

Ulteriore fenomeno da evidenziare è il rafforzamento, grazie anche alla presenza di un'unica "cabina di regia", che è quella dell'Autorità, dell'esperienza del multiscalo. Dai risultati sul campo e dalle analisi del *focus* redatto da Risposte Turismo, dal titolo "Crocieristica in Sardegna: due possibili fronti di lavoro", il sistema portuale sardo si è, infatti, presentato fortemente competitivo, riuscendo a registrare anche tre toccate nave consecutive nello stesso itinerario. Il dato sicuramente interessante è quello rilevato nell'esperimento di Oristano – Santa Giusta, dove la quasi totalità delle navi rientrano nell'opzione multiscalo. Una nuova tendenza che, nonostante la pronta risposta dei porti, richiede al territorio – come evidenziato nell'analisi di Risposte Turismo – nuove proposte per tenere alto l'*appeal* ed estendere la "stagionalizzazione" del mercato.



Crescita dei primi 20 porti crocieristici italiani per passeggeri movimentati 2019/2018 e 2019/2010 – Fonte Italian Cruise Watch 2020

1.8 IL 2020: UN NUOVO SCENARIO NEL SETTORE DELLA PORTUALITÀ SARDA

Come già premesso nel paragrafo dedicato ai dati dei porti di sistema, l'analisi statistica relativa al 2020, proprio per la sua straordinarietà, necessita di una trattazione separata. Si ritiene, infatti, di dover considerare l'anno in esame come una cesura improvvisa su un lungo *trend* di crescita che, dal 2013, ha visto gli scali di sistema riprendere il passo dopo la crisi economica e la conseguente flessione su consumi e turismo.

Non a caso, analizzando i dati dei primi due mesi del 2020, quasi tutti i porti sardi hanno registrato una crescita sia sul settore passeggeri che su quello merceologico. Tendenza interrotta, appunto, dalla diffusione della pandemia da COVID-19 contro la quale il governo italiano – sostenuto, a livello regionale, da specifiche ordinanze dei rispettivi governatori - ha imposto, dai primi del mese di marzo, progressivi blocchi alla mobilità, fino al *lockdown* totale. La forbice positiva rispetto al 2019 è andata di colpo ribaltandosi fino a segnare punte del – 99 per cento e, nel caso di Santa Teresa, la sospensione per un mese di qualsiasi collegamento con la Corsica.

In questo scenario del tutto inedito, gli scali sardi, come del resto tutti quelli italiani, hanno comunque garantito la piena operatività, senza il minimo rallentamento. Il settore merci, infatti, ha potuto proseguire ininterrottamente anche durante la primavera, garantendo il costante approvvigionamento di beni per l'Isola e, allo stesso tempo, l'export di prodotti delle principali filiere alimentari e del settore della raffinazione.

Come si evince dalla tabella ESPO sottostante, il calo delle tonnellate merce in entrata ed in uscita dall'Isola si attesta, al terzo trimestre 2020, ad un meno 13,4 per cento rispetto all'anno precedente. Se il tonnellaggio relativo al trasporto su gommato registra addirittura una crescita dell'1,9 per cento rispetto al 2019, la contrazione più consistente si evidenzia nel comparto delle rinfuse liquide, in particolare nel settore dei petroliferi raffinati. Mentre, da una parte, l'approvvigionamento del greggio ha subito un calo dell'8 per cento, dall'altra, l'export di prodotti da raffinazione si è ridotto del 27,6 per cento, pari a circa 1 milione e 200 mila tonnellate in meno rispetto al 2019.

Effetto, questo, anche della pesante flessione del settore aeronautico che, nel 2020, in base all'ultimo "Air Passenger Market Analysis" della IATA, ha subito una riduzione del 72,8 per cento nel rapporto RPK (numero di chilometri percorsi dai passeggeri paganti).

Chart 1 – Air passenger volumes

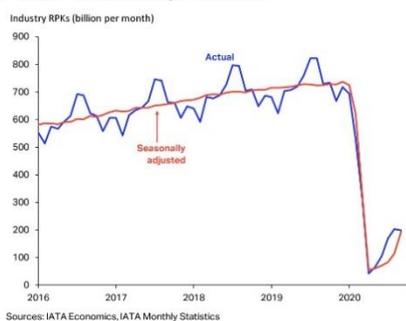
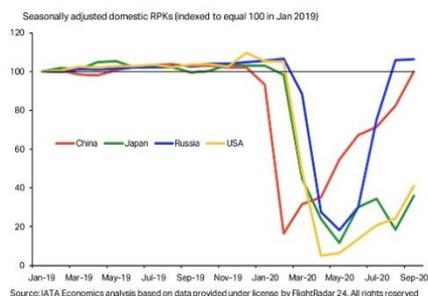


Chart 2 – Domestic passenger volumes (seasonally adjusted data, selected markets)



Air passenger market overview - September 2020

	World share ¹	September 2020 (% year-on-year)				% year-to-date			
		RPK	ASK	PLF (%-pt) ²	PLF (level) ³	RPK	ASK	PLF (%-pt) ²	PLF (level) ³
TOTAL MARKET	100.0%	-72.8%	-63.0%	-21.8%	60.1%	-64.7%	-56.2%	-16.1%	66.7%
International	63.8%	-88.8%	-78.9%	-38.2%	43.5%	-72.3%	-65.9%	-15.3%	67.0%
Domestic	36.2%	-43.3%	-33.3%	-12.4%	69.9%	-51.2%	-38.4%	-17.4%	66.4%

¹% of industry RPKs in 2019

²Year-on-year change in load factor

³Load factor level

Air Passenger Market Analysis – September 2020

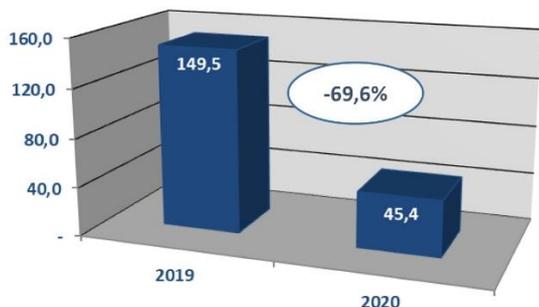
1

Relativamente al settore passeggeri, il calo complessivo, aggiornato al 30 settembre 2020 e rapportato allo stesso periodo del 2019, è pari al 42,9 per cento. Gli scali di competenza, infatti, sono passati da un totale di 5.443.117 passeggeri dei primi nove mesi 2019 a 3.107.401 dello stesso periodo del 2020 (differenza di 2.335.716 unità).

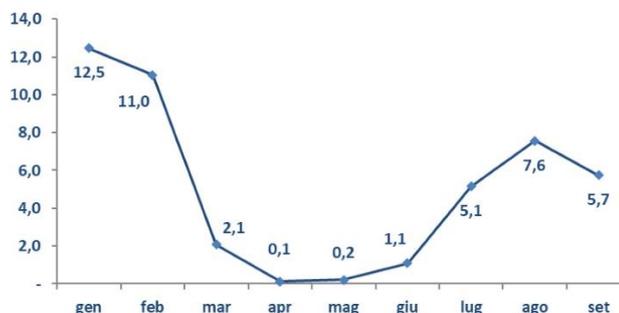
La contrazione sopra riportata, che risulta più ottimistica rispetto a quanto preventivato nella fase iniziale della pandemia, conferma comunque il ruolo strategico del sistema portuale anche nel settore del trasporto passeggeri che, a differenza di quello aereo, non ha mai interrotto i collegamenti.

Si ritiene, a tal proposito, di proporre un raffronto con il settore aeroportuale che, rispetto a quello dei porti, registra il calo più consistente. A livello nazionale, in base al report trimestrale redatto da Assaeroporti, il trasporto aereo ha subito un calo del 69,6 per cento, con una riduzione dei movimenti del 56,2 per cento rispetto al periodo gennaio – settembre 2019.

Traffico passeggeri | Gen - Sett



Traffico passeggeri | Gen - Sett



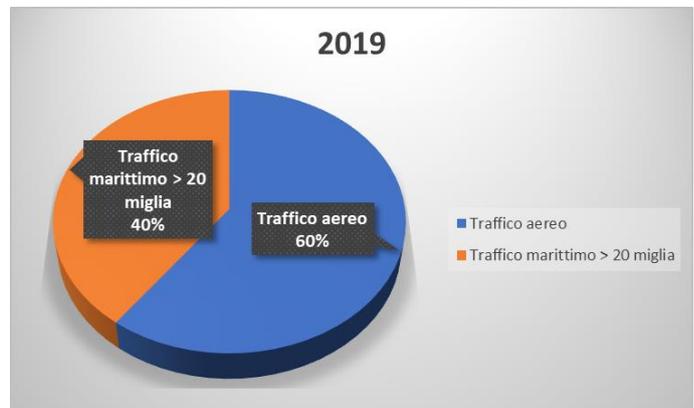
Più dettagliatamente, come si evince dal seguente riepilogo di Assaeroporti, i tre scali aeroportuali sardi hanno registrato cali di traffico ben più consistenti se rapportati all'andamento dei traffici portuali.

Gennaio - Settembre 2020 (su base 2019)

Aeroporto	Movimenti			Passeggeri		
	2019	2020	%	2019	2020	%
Alghero	8.983	4.718	-47,5%	1.133.684	467.648	-58,7%
Cagliari	31.567	17.711	-43,9%	3.744.370	1.492.679	-60,1%
Olbia	31.006	16.875	-45,6%	2.660.236	927.652	-65,1%
TOTALI	71.556	39.304	-45,1%	7.538.290	2.887.979	-61,7%

Mettendo a confronto i dati sopra riepilogati con i risultati aggiornati al terzo trimestre 2020 dei porti di competenza, si evidenzia come, rispetto al traffico aereo - che, negli ultimi 10 anni, ha detenuto il 60 per cento della quota di traffico da e per l'Isola - quello marittimo, proprio per la sua connotazione, abbia mantenuto una certa stabilità ed affidabilità nell'assicurare i collegamenti da e per l'isola, erodendo, così, parte della quota di mercato fino ad assottigliare ad un rapporto 51 a 49 la percentuale di distribuzione col vettore aereo.

	2019
Traffico aereo	7.538.290
Traffico marittimo > 20 miglia	4.991.759



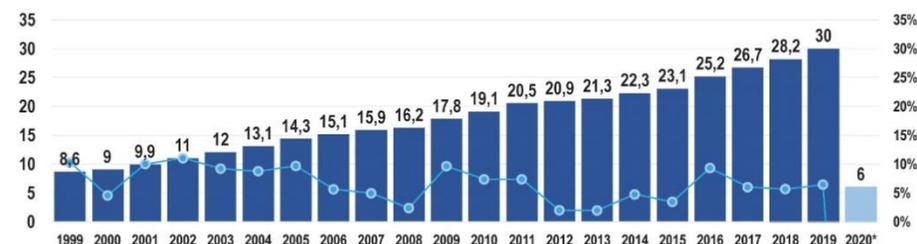
	2020
Traffico aereo	2.887.979
Traffico marittimo > 20 miglia	2.720.768



Se le stime di lenta, quantomai difficile, ripresa del vettore aereo avanzate dalla IATA dovessero essere confermate, si prevedrebbe, già a partire dal 2021, il superamento della soglia del 50 per cento del settore marittimo che, dopo un decennio, andrebbe a ristabilire il ruolo prevalente nel sistema trasportistico dei collegamenti da e per la Sardegna. Un risultato che sarebbe determinato, principalmente, dalla compensazione che andrebbe a generare la logistica, in un trasporto sempre più misto, sulle perdite del traffico passeggeri. Così come già evidenziato, il *multipurpose* potrebbe garantire una tenuta del trasporto marittimo ed evitare il crollo verticale che, invece, ha interessato il sistema aeroportuale con il conseguente fallimento di numerose compagnie aeree.

Analisi a parte, invece, merita il settore crocieristico. Dall'ultima analisi sul settore condotta da Risposte Turismo nell'ambito dell'*Italian Cruise Watch*, il 2020 chiude, per il mercato italiano, con un totale di 800 mila passeggeri, il 93,5 per cento in meno rispetto al 2019 e 419 toccate nave (- 91,5%).

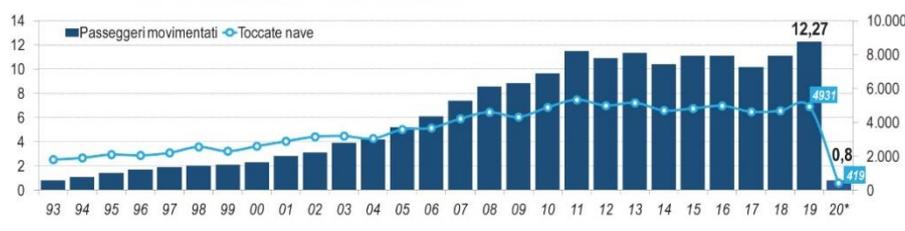
Evoluzione della domanda crocieristica nel mondo, numero di passeggeri trasportati e variazione su anno precedente nel periodo 2000-2019 e stime 2020



Fonte: (*) dato 2020 stima Risposte Turismo. Anni precedenti elaborazioni su dati CLIA, State of the Cruise Industry Outlook 2020 ed edizioni precedenti. Nota: i valori in milioni. Il dato si riferisce ai passeggeri delle compagnie appartenenti a CLIA.

Dato, come evidenziato dallo studio presentato nel mese di novembre, riporta il settore indietro di quasi trent'anni, più precisamente, per volume di traffico, al 1993.

Il traffico crocieristico in Italia, 1993-2020



Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2020. (*) Stime 2020.

Crollo che, in termini di mancato contributo all'economia del Paese, è stimato a poco meno di 1 miliardo di euro, l'equivalente di 2,7 milioni di escursioni giornaliere e 1.3 milioni di pernottamenti in meno.

In linea con lo scenario nazionale, anche per la Sardegna il mercato crocieristico ha subito un azzeramento totale per tutti i primi nove mesi del 2020, salvo riprendere, in fase sperimentale, nell'ultimo trimestre, ma con percentuali di riempimento delle navi ridotte ad un decimo e protocolli sanitari rigidissimi che limitano il vero *business core* del comparto: escursioni a terra, consumazioni e intrattenimento a bordo. Rispetto ai circa 390 mila crocieristi transitati negli scali sardi nel 2019, al 30 settembre 2020 sono stati appena 1.313 quelli che hanno fatto tappa in Sardegna, l'equivalente di due scali (uno a febbraio ed uno a settembre) nel porto di Cagliari.

Passeggeri movimentati in tre trimestri 2020 in Italia

	GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SETT	6 mesi
Amalfi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ancona	682	682	0	0	0	0	0	0	0	1.364
Bari	1.560	901	0	0	0	0	0	0	4.181	6.642
Brindisi	0	0	0	0	0	0	0	0	1.588	1.588
Cagliari	892	0	0	0	0	0	0	0	448	1.340
Catania	0	0	0	0	0	0	0	0	1.086	1.086
Civitavecchia	81.367	73.043	18.461	0	3	282	0	3.463	5.848	182.467
Corigliano C.	0	0	0	0	0	0	0	0	1.562	1.562
Gaeta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Genova	44.633	44.736	8.163	1.494	0	0	0	4.132	8.296	111.454
Giardini Naxos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
La Spezia	20.254	21.398	6.381	0	0	0	0	0	502	48.535
Livorno	8.386	10.073	0	0	0	0	0	0	0	18.459
Marina di Carrara	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Messina	8.351	2.069	1.575	0	0	0	0	0	617	12.612
Milazzo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Napoli	0	0	0	0	0	0	0	3.136	8.276	11.412
Olbia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Palermo	23.453	22.935	7.008	0	0	0	0	2.662	7.131	63.189
Piombino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Porto Torres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Portoferraio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Portofino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ravenna	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Reggio Calabria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Salerno	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sanremo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
S. M. Ligure	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Savona	27.026	33.593	7.764	0	0	0	0	0	0	68.383
Siracusa	0	0	0	0	0	0	0	0	1.608	1.608
Sorrento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taranto	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trapani	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Trieste	108	386	160	0	0	0	0	0	22.215	22.869
Venezia	4.061	5.653	0	0	0	0	0	0	0	9.714
Altri porti	21	99	40	0	0	0	0	0	0	160
TOTALE	220.794	211.091	49.552	1.494	3	282	0	13.393	63.358	559.967
Peso mensilità 2020	39,4%	37,7%	8,8%	0,3%	0,0%	0,1%	0,0%	2,4%	11,3%	100%
Peso mensilità 2019	2,1%	1,8%	3,3%	10,0%	15,2%	16,7%	17,1%	17,7%	16,1%	100%

Fonte: Risposte Turismo. Italian Cruise Watch 2020.

Andamento generale dei traffici III trimestre 2019 – 2020

Globale Sardegna								
ANNO	2019			2020			Differenza	
PERIODO DA/A	GENNAIO - SETTEMBRE			GENNAIO - SETTEMBRE			2019 - 2020	
	IN	OUT	TOTALE	IN	OUT	TOTALE	-	%
TOTALE TONNELLATE	19.206.829	13.396.949	32.603.778	16.365.198	11.864.980	28.230.179	-4.373.599	-13,4%
Indicare l'unità di misura utilizzata:								
Tonnellate o migliaia di tonnellate								
RINFUSE LIQUIDE	11.715.138	8.631.536	20.346.674	9.616.270	7.122.423	16.738.693	-3.607.981	-17,7%
di cui:								
Petrolio greggio	9.992.042	0	9.992.042	9.186.762	0	9.186.762		
Prodotti (petroliferi) raffinati	1.449.782	8.125.937	9.575.719	212.834	6.937.453	7.150.287		
Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	69.789	90.125	159.914	54.300	0	54.300		
Prodotti chimici	15.500	410.174	425.674	48.533	181.970	230.503		
Altre rinfuse liquide	188.025	5.300	193.325	113.841	3.000	116.841		
RINFUSE SOLIDE	2.529.205	719.928	3.249.133	2.208.199	775.828	2.984.027	-265.106	-8,2%
di cui:								
Cereali	465.876	0	465.876	320.250	0	320.250		
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	25.962	2.600	28.562	129.297	5.000	134.297		
Carboni fossili e ligniti	1.333.913	0	1.333.913	1.172.318	0	1.172.318		
Minerali/cementi/calci	536.082	646.123	1.182.205	228.464	590.119	818.583		
Prodotti metallurgici	28.074	14.407	42.481	28.435	34.433	62.868		
Prodotti chimici	7.794	1.168	8.962	140.100	97.906	238.006		
Altre rinfuse solide	131.504	55.630	187.134	189.335	48.370	237.705		
MERCI VARIE IN COLLI	4.962.486	4.045.485	9.007.971	4.540.729	3.966.729	8.507.459	-500.512	-5,6%
di cui:								
In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)	353.101	294.988	648.089	70.142	89.807	159.949		
Ro-Ro (contenitori esclusi)	4.563.644	3.626.212	8.189.856	4.470.587	3.876.922	8.347.510		
Altre merci varie	45.741	124.285	170.026					
ALTRE INFORMAZIONI								
(numero)								
Numero toccate								
Stazza lorda								
Numero di passeggeri locali e traghetti	2.732.032	2.711.085	5.443.117	1.575.019	1.532.382	3.107.401	-2.335.716	-42,9%
di cui:								
Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)	466.402	462.180	928.582	189.998	196.635	386.633		
Passeggeri traghetti	2.265.630	2.248.905	4.514.535	1.385.021	1.335.747	2.720.768		
Numero di passeggeri crociere			389.478			1.313	-388.165	-99,7%
"Home Port"			0	0	0	0		
"Transiti" (da contarsi una sola volta)		0	389.478		0	1.313		
	0	0	0	0	0	0		
Numero di container in TEU	52.274	66.300	118.574	25.022	24.636	49.658	-68.916	-58,1%
"Hinterland"	36.442	49.145	85.587	21.907	19.760	41.667	-43.920	-51,3%
di cui:								
Vuoti								
Pieni								
"Transhipped"	15.832	17.155	32.987	3.115	4.876	7.991	-24.996	-75,8%
di cui:								
Vuoti								
Pieni								
Numero unità Ro-Ro	212.547	207.653	420.200	192.016	189.452	381.468	-38.732	-9,2%
Numero veicoli privati	865.499	854.752	1.720.251	548.320	531.549	1.079.869	-640.382	-37,2%
Numero veicoli commerciali	57.974	11.974	69.948	41.660	11.707	53.367	-16.581	-23,7%

Per le suesposte condizioni, risulta non semplice proporre una proiezione di scenario sul triennio 2021–2023. Il futuro del sistema del trasporto passeggeri, ed in particolare quello crocieristico, rischia di continuare a rimanere subordinato all’evolversi della pandemia e, comunque, agli sviluppi della distribuzione dei vaccini a copertura dell’intera popolazione.

L’esperienza di una apertura totale al turismo - sperimentata nel periodo estivo in Sardegna e i cui risultati positivi, bruscamente interrotti da una nuova risalita dei casi, sono rimasti limitati ad appena due mesi (luglio e agosto) - difficilmente potrà essere riproponibile in assenza di ancora più efficaci strategie di contenimento del contagio.

Il calo percentuale dei traffici passeggeri del 2020, quindi, potrebbe riproporsi – salvo, appunto, esiti positivi di una vaccinazione di massa – anche per buona parte del 2021. Per quanto riguarda il crocierismo, invece, secondo le previsioni delle principali compagnie armatoriali, che vedono nei viaggi di prossimità lo sbocco per una lenta ripresa del settore già a partire dal 2021, occorrerà attendere il 2023 per riallineamento agli ottimi risultati del 2019.

Tale lenta ripresa del traffico passeggeri in generale, potrebbe, almeno nell’Isola, considerata la stretta correlazione dell’economia interna con l’attività turistica, continuare ad interessare anche il comparto dell’import e dell’export, con conseguente riduzione del tonnellaggio di merce in entrata ed in uscita.

Ciò nonostante, resta indiscussa la valenza strategica del trasporto marittimo e dei sistemi portuali per il futuro dell’economia mondiale.

In base all’ultimo rapporto stilato nella *Review of Maritime Transport 2020* della *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD), già dal 2021 si prospetta una leggera ripresa del commercio marittimo mondiale pari al 4,8 per cento, che andrebbe a compensare positivamente il calo stimato per tutto il 2020 del 4,1 per cento.

Ripresa, questa, che resta, secondo l’UNCTAD, subordinata all’applicazione di sei priorità in risposta alla pandemia:

- supporto al mercato, sostegno alla crescita e allo sviluppo, con il superamento di dannose politiche di protezionismo e restrizioni dell’export, soprattutto di beni essenziali. Indirizzamento di nuove misure non tariffarie, quali semplificazione ed automazione delle pratiche portuali e dello sdoganamento;
- supporto al rimodellamento della globalizzazione per una maggiore sostenibilità e resilienza, con un accorciamento della catena logistica, attraverso nuovi riposizionamenti degli hub, finalizzato alla riduzione dei costi di trasporto e dei consumi. Adozione di approcci *multi source* che garantiscano, rispetto alle mono specializzazioni, una maggiore resilienza a fenomeni, quali, appunto, quello pandemico;

- promozione della diffusione di tecnologie e digitalizzazione, con potenziamento della cyber security e nuovi investimenti sullo shipping e sui porti che, in chiave smart, possano soddisfare al meglio le esigenze della *supply chain*, spinta sempre più dalle enormi potenzialità dell'e-commerce;
- sviluppo e utilizzo dei dati per monitorare in tempo reale la risposta del sistema alle policy e generare previsioni di crescita o di intervento sui trend. Proprio a tal proposito, la pandemia ha evidenziato le potenzialità del dato in tempo reale dei traffici portuali nella generazione di sistemi di allerta sull'andamento economico dei paesi e sul commercio marittimo;
- attivazione di un sistema di trasporto marittimo agile e resiliente, attraverso la pianificazione appositi protocolli in risposta alla crisi e a tutela del mercato. Strategia, questa, che richiede una maggiore collaborazione tra i porti dei differenti stati e gli attori del settore per la definizione di procedure standardizzate di *risk management*;
- mantenimento dello stesso slancio nelle già avviate politiche di sostenibilità ambientale ed un maggiore adattamento al cambio climatico. Anche in questo caso, giocherà un ruolo fondamentale nelle politiche di *risk assessment* la generazione e la diffusione di dati di dettaglio che possano favorire la generazione di misure di adattamento a particolari condizioni di crisi.

Il successo delle *policies*, richiamate nella *Review of Maritime Transport 2020* della *United Nations Conference on Trade and Development*, resta subordinato ad un'effettiva collaborazione internazionale tra attori del settore marittimo e portuale. Sforzi coordinati saranno sempre più necessari per addivenire ad una definitiva standardizzazione dei dati e delle informazioni, al tracciamento delle performance dei porti e allo sviluppo di meccanismi di protezione contro il cyber crimine. Un network la cui sopravvivenza sarà comunque subordinata ad importanti investimenti economici da parte dei governi nazionali, chiamati, dopo la pandemia, ad una maggiore cooperazione tra paesi a sostegno di quelle realtà emergenti e vulnerabili.

1.9 LE STRATEGIE NAZIONALI

La programmazione nazionale italiana si articola in una serie di piani e interventi normativi che vanno a delineare il quadro complessivo degli interventi e delle strategie. Sotto il profilo trasversale, l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, aggiornato annualmente, rappresenta il documento con il cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti individua i principali fabbisogni infrastrutturali del Paese. Sotto il profilo settoriale del trasporto marittimo, il più recente intervento di programmazione specifico è rappresentato dal Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL), adottato dal Consiglio dei ministri in attuazione dell'articolo 29 del decreto-legge n. 133/2014 (c.d. "Sblocca Italia").

La Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza 2020 (NADEF 2020) rappresenta lo strumento attraverso il quale il Governo aggiorna il quadro programmatico di finanza pubblica per il periodo 2021-2023 rispetto a quello contenuto nel Documento di economia e finanza dello scorso aprile (DEF 2020).

L'aggiornamento al DEF contiene:

- la Raccomandazione n. 3 del Consiglio all'Italia del 20/5/2020 (COM 2020/512/final) invita, tra l'altro, a "concentrare gli investimenti sulla transizione verde e digitale (...), su ricerca e innovazione, sul trasporto pubblico sostenibile" e sollecita "l'innovazione della qualità delle infrastrutture, tenendo conto delle disparità regionali" ..
- la Raccomandazione del Consiglio n. 3 del 2019;

La parte IV del documento indica:

- il quadro europeo di riferimento e l'impostazione già delineata sulle linee guida per la redazione del Piano nazionale per la ripresa e la resilienza (PNRR) e offre una sintesi delle Linee Guida del PNRR;
- e aggiorna il recente Programma Nazionale di Riforma (PNR)¹⁰ illustrando i provvedimenti presi durante il periodo estivo che rilevano ai fini delle CSR", ossia ai fini del rispetto delle raccomandazioni europee, nonché degli interventi di futura adozione.

In ragione di ciò, la Nota di aggiornamento al documento di economia e finanza, con riferimento al settore dei trasporti ricorda:

- la situazione dell'emergenza COVID-19 ed illustra i principali scenari di crisi e prospettive nel settore dei trasporti;
- le misure di semplificazione concernenti la portualità (48, comma 1-3 del decreto-legge n. 76 del 2020),
- le misure di cui al decreto-legge n. 34 del 2020 con riferimento di proroga delle concessioni aeroportuali a compensazione delle perdite economiche derivanti dall'emergenza COVID-19 (articolo 202, comma 1-bis, del decreto-legge n. 34 del 2020) e dell'autorizzazione di spesa a decorrere dall'anno 2020 per finanziare la digitalizzazione della logistica del Paese in riferimento ai porti, agli interporti, alle ferrovie, all'autotrasporto (5 milioni di euro tratti dalle risorse del fondo per il finanziamento degli interventi di adeguamento dei porti, secondo quanto previsto dall'articolo 48, comma 4 del decreto-legge n. 76 del 2020)
- gli interventi di rafforzamento dei poteri dei commissari delle zone economiche speciali (art. 46 del decreto-legge n. 76 del 2020)

10

Nel quadro generale europeo delineato dalla Strategia di Lisbona, rappresentato dalle "Linee guida integrate", gli Stati Membri devono presentare i Programmi (o Piani) Nazionali di Riforma - PNR. I PNR, che hanno una valenza triennale, individuano le priorità accorpando in 3 macro aree le 24 linee guida: la prima parte riguarda le misure macroeconomiche e di politica di bilancio, la seconda include le riforme strutturali e microeconomiche, la terza riguarda le politiche del lavoro. La valutazione dei progressi compiuti nell'attuazione delle politiche descritte nei PNR è effettuata dalla Commissione, sulla base di Rapporti sullo stato di attuazione dei PNR predisposti annualmente dai singoli Stati. Il Consiglio europeo, recependo la valutazione della Commissione, verifica i progressi compiuti rispetto agli obiettivi di Lisbona, attribuendo giudizi sul grado di realizzazione delle riforme raggiunto da ciascun paese e rivolgendo specifiche Raccomandazioni.

Fino al 2010 la redazione del PNR dell'Italia è stata curata dal Dipartimento Politiche Comunitarie della Presidenza del Consiglio dei Ministri, con compiti di coordinamento rispetto alle altre amministrazioni. Per l'Italia sono stati così predisposti il PNR 2005-2008 (cd. PICO- Piano per l'Innovazione, la Crescita e l'Occupazione), cui hanno fatto seguito due Rapporti sullo stato di attuazione del (2006-2007) e il PNR 2008-2010, cui ha fatto seguito un Rapporto sullo stato di attuazione del PNR (2009).

Nel 2011, con il passaggio dalla Strategia di Lisbona a Europa 2020 e l'istituzione del Semestre europeo di coordinamento delle politiche economiche e di bilancio, il PNR, ai sensi della L. 7 Aprile 2011 n. 39, è confluito nel Documento di Economia e Finanza - DEF e ne costituisce la sezione III.

A seguito della confluenza del PNR nel Documento di Economia e Finanza - DEF, la redazione del PNR è curata dal Dipartimento del Tesoro, d'intesa con il Dipartimento delle Politiche europee.

- le misure concernenti il sostegno della mobilità elettrica e sostenibile (di cui all'articolo 44 del decreto-legge n. 34 del 2020).

Nell'allegato "Italia veloce", il quadro che ne deriva per la portualità italiana è caratterizzato da proposte programmatiche articolate sulla base dei seguenti programmi trasversali, già definiti nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2017 e 2018 ed in parte ripresi nell'Allegato Infrastrutture del 2019:

- **manutenzione del patrimonio pubblico demaniale:** il programma prevede di intervenire su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale al fine di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale, comprese le infrastrutture logistiche in uso al Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera adeguandole alla normativa antisismica, ed alla normativa in materia di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro nonché favorendo l'abbattimento delle barriere architettoniche. Inoltre, è necessario continuare e ammodernare ed efficientare le complesse infrastrutture utilizzate nell'ambito del monitoraggio dei traffici marittimi e per assicurare la salvaguardia della vita umana in mare nell'ambito delle responsabilità affidate dal legislatore al Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti. In particolare, le aree di intervento riguardano l'information technology, le capacità di comunicazione del Corpo terra-terra, terra-mare, e terra-aria ICT, dei sistemi di monitoraggio traffico marittimo e sistemi di comando e controllo e transizione digitale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera. L'intervento è, altresì, mirato a sviluppare e rafforzare le capacità del Corpo delle Capitanerie di Porto, quale parte integrante della catena logistica nazionale, al passo con le linee strategiche delineate dal Ministero in tema di PGTL e DPP;
- **digitalizzazione della logistica e ICT:** il programma di digitalizzazione della logistica e di promozione di applicazioni ICT nei porti italiani si inserisce nell'ambito delle azioni già intraprese negli ultimi due anni, come il preclearing ed i fast corridors ed il Port management Information System ovvero lo sviluppo della European Maritime Single Window environment, dei PCS e l'integrazione di questi ultimi nella PLN;
- **ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti:** il programma prevede di completare le iniziative infrastrutturali più idonee ad ottimizzare l'accessibilità ferroviaria dei porti italiani, nel rispetto della vocazione e della catchment area di ciascun porto. Disegna sostanzialmente un sistema di interventi coordinati che consentano di sviluppare porto per porto e relazione per relazione, servizi intermodali rapidi, economici ed affidabili. Gli interventi sono, in particolare, differenziati tra "ultimo" miglio, se ricadenti nel sedime dei porti, e "penultimo" miglio, se relativi alla competenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- **ultimo miglio stradale:** si prevede la risoluzione di criticità strutturali nell'accessibilità stradale di alcuni porti italiani, al fine di ottimizzare la loro penetrazione di mercato nelle aree di riferimento;
- **accessibilità marittima:** programma di interventi per migliorare l'accessibilità marittima, finalizzata ad accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre;
- **efficientamento energetico ed ambientale:** prevista l'individuazione di un cruscotto di progetti coerenti e sinergici finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani così come previsto nel PSNPL. Azione 7.1 "Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti"; all'interno di tale programma appare opportuno rammentare

il recentissimo avvio di un confronto istituzionale per la valutazione di un “Piano nazionale del cold ironing”, teso all’approfondimento degli aspetti tecnici, istituzionali e regolamentari per la promozione di interventi coordinati a livello nazionale per l’elettrificazione delle banchine nelle aree portuali, focalizzandosi anche su aspetti relativi alla tutela della concorrenza e del mercato. Il tavolo interministeriale, che vede il coinvolgimento anche del principale player pubblico nazionale della trasmissione elettrica, presterà particolare attenzione alle opportunità in materia di agevolazioni fiscali e tariffarie previste all’articolo 34-bis del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito con la legge 8 febbraio 2020, n. 8;

- **waterfront e servizi croceristici e passeggeri:** *il programma prevede una serie di interventi per adeguare i servizi di accoglienza a terra, sviluppare terminal crociere laddove necessari, e intervenire sul rapporto porto-città attraverso progetti di valorizzazione dei waterfront urbani;*
- **attività industriali nei porti:** *interventi sulla filiera della cantieristica navale e sulle attività industriali a valore aggiunto nei porti;*
- **aumento selettivo della capacità portuale:** *si prevede, laddove necessario in coerenza con la visione strategica delineata in precedenza, un aumento selettivo della capacità portuale nei segmenti Ro-Ro e container.*

Sul versante specifico del trasporto marittimo, la strategia del Ministero ha come quadro di riferimento il PSNPL ed i provvedimenti che da esso discendono. Secondo quanto dichiarato, il PSNPL si pone come strumento unitario di pianificazione strategica di settore, ed è finalizzato al miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico, all’agevolazione della crescita dei traffici, alla promozione dell’intermodalità nel traffico merci, ed alla riforma della *governance* portuale, costituendo di fatto il quadro di riferimento entro il quale promuovere il coordinamento nazionale delle strategie di investimento.

La finalità che il Piano si propone è quella di garantire un rilancio del settore portuale e logistico. Il PSNPL intende raggiungere questo obiettivo al tempo stesso massimizzando il valore aggiunto che il “Sistema Mare” può garantire in termini quantitativi di aumento dei traffici, ma anche facendo sì che il “Sistema mare” arrivi ad esplicare tutto il suo potenziale nella creazione di nuovo valore aggiunto in termini economici ed occupazionali.

Il PSNPL guarda quindi al “Sistema Mare” in chiave di prospettive di ripresa economica e come strumento attivo di politica economico commerciale euro-mediterranea, come fattore di sviluppo e coesione del Mezzogiorno nonché come fattore di sostenibilità, innovazione, sostegno al sistema produttivo. Il raggiungimento di un Sistema Mare, secondo la *vision* del Piano, si fonda su quattro prospettive portanti:

1. il sistema portuale e logistico può e deve essere un fondamentale protagonista per la ripresa economica del Paese;
2. il sistema portuale e logistico può e deve essere uno strumento attivo di politica euro-mediterranea;
3. il sistema portuale e logistico può e deve essere un architrave della politica di coesione e della crescita del Mezzogiorno;

4. il sistema portuale e logistico può e deve essere garanzia e motore della promozione della sostenibilità.

Il PSNPL individua quindi una serie di Azioni e Attività attraverso le quali perseguire dieci Obiettivi strategici. Nell'allegato infrastrutture al DEF 2020 il Ministero evidenzia le attuali priorità:

- *istituzione della Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Con l'Art. 22-bis del DL 119 del 23/10/2018 successivamente convertito in Legge con modificazioni dalla L. n. 136 del 17 dicembre 2018, è stata modificata la suddivisione dei porti in Autorità di sistema portuale fatta inizialmente dal D.Lgs. 169/2016. In particolare, quella che inizialmente veniva individuata come AdSP del Mar Tirreno Meridionale, Ionio e dello Stretto, è stata scissa in due, ossia l'AdSP del Tirreno Meridionale e Ionio (a cui fanno capo i porti di Gioia Tauro – già sede della AdSP definita originariamente - Crotone, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia e l'AdSP dello stretto con i Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria. Per effetto di questa modifica le Autorità di Sistema Portuale diventano complessivamente 16 ed una di queste non avrebbe sede in un Porto classificato come Core11 nelle reti TEN. Al di là del problema di classificazione che renderebbe di nuovo divergenti le classificazioni operate con lo SNIT e quelle definite in ambito europeo, questo ripensamento ha comunque avuto come immediata conseguenza una ancora non completa implementazione del nuovo assetto di governance delle nuove AdSP, anche a causa delle incertezze legate alla mancanza di accordo con e tra gli Enti Regione coinvolti ed il relativo ricorso alla corte costituzionale che ancora risulta pendente ed il cui esito potrebbe ancora una volta cambiare le carte in tavola e ritardare ulteriormente la completa attuazione delle AdSP e la loro piena operatività.*
- *la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP ha avuto in questi quattro anni un funzionamento discontinuo che non ne ha consentito l'entrata a regime ed il pieno espletamento della principale funzione di coordinamento ed armonizzazione a livello nazionale delle scelte strategiche. Il primo ed importante passo su cui si sta lavorando e che dovrà certamente essere chiuso a breve è l'approvazione del regolamento di funzionamento della conferenza.*
- *regolamento Concessioni. A distanza di 26 anni dalla prima stesura della L. 84/94, manca ancora il regolamento richiesto dall'art.18, nonostante sia stato, a valle della riforma del 2016, uno dei temi caldi su cui pure sono stati profusi molti sforzi. La finalizzazione di questo lavoro è dunque una delle priorità nella attuazione della riforma della governance portuale;*
- *sportello Unico Amministrativo, con riferimento, ad esempio, all'approvazione del regolamento così come previsto al art.15-BIS della legge n. 84/94 secondo cui "...Il Comitato di gestione, su proposta del Presidente dell'Autorità di sistema portuale e sentito l'Organismo di partenariato della risorsa mare di cui all'articolo 11-bis, approva il regolamento che disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio dello Sportello unico amministrativo, secondo Linee guida approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti";*
- *Sportello Unico Doganale e dei Controlli (SUDoCo). La misura, introdotta all'art. 20, cc. 1-3 del d.lgs. n. 169/2016, è volta sostanzialmente a razionalizzare tutte le procedure e le attività connesse allo sdoganamento ed ai molteplici controlli fisici ed amministrativi cui può essere sottoposta la merce in import o in export, affidandone di fatto il coordinamento all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. Come molte delle misure di semplificazione/efficientamento operativo, può a buona ragione essere ritenuta molto promettente in termini di rapporto tra costi di implementazione e Benefici attesi. Ai fini del funzionamento del SUDoCo il citato art. 20 ha previsto l'adozione di un D.P.C.M., su proposta del Ministero dell'economia e delle finanze, di concerto con i Ministeri interessati, con il quale sono individuate le risorse umane, strumentali e finanziarie per lo svolgimento dei compiti dello stesso, mentre per disciplinarne il funzionamento è prevista l'adozione di un D.P.R. Attualmente una bozza sia del DPCM, sia del DPR sono al*

vaglio dell'Ufficio Legislativo Finanze. Nelle more dell'emanazione dello specifico decreto disciplinante le modalità attuative, del SUDoCo sono in corso delle interlocuzioni con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per definire la realizzazione, a valere sul PON I&R, di un primo nucleo della Single Window nazionale doganale che costituisca, per gli operatori economici, un punto di accesso unico (single entry point) per le richieste/rilascio delle certificazioni in capo a diverse amministrazioni nazionali e necessarie per l'import/export delle merci.

In ultimo va segnalato un altro tema di notevole impatto rispetto al sistema di governance portuale in via di implementazione. Ci si riferisce al procedimento d'indagine formale ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del TFUE che la Commissione europea ha deciso di avviare rispetto ai presunti aiuti di stato non compatibili con i trattati europei che le Autorità di Sistema Portuale riceverebbero sotto forma di esenzione dalla tassazione (Aiuto di Stato SA.38399 (2018/E) — Tassazione dei porti in Italia). Nello specifico la Commissione Europea contesta il mancato assoggettamento delle Autorità di sistema portuale alla imposta sul reddito delle società (IRES). Allo stato attuale, vista la mancata convergenza tra la posizione italiana e quella della commissione, si è giunti appunto all'apertura formale del procedimento con la pubblicazione della decisione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea del 10.01.2020 (2020/C 7/03) con l'invito a tutte le parti direttamente o indirettamente interessate a presentare osservazioni entro un mese dalla pubblicazione.

Rispetto al suddetto tema appare rilevante anche la recentissima sentenza della Corte di Cassazione n° 6716 del 10.03.2020 che, nell'ambito di una controversia tra Agenzia delle Entrate e l'allora Autorità Portuale di Taranto, ha confermato l'indirizzo giurisprudenziale di legittimità secondo cui *"i canoni percepiti dalle Autorità portuali per la concessione di aree demaniali marittime non sono soggetti ad IVA, né ad IRES trattandosi di importi corrisposti per lo svolgimento di attività proprie delle finalità istituzionali di tali enti pubblici non economici"*.

2. L'HARDWARE DI SISTEMA

2.1 LE INFRASTRUTTURE PORTUALI NEI PORTI DI COMPETENZA

2.1.1 CAGLIARI

Il Porto di Cagliari si distingue in due principali ambiti:

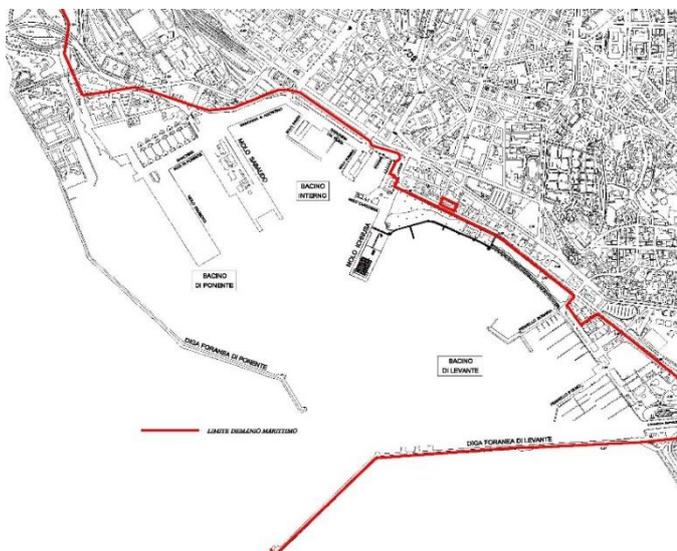
- il Porto Vecchio;
- il Porto Canale.

IL PORTO VECCHIO

Il Porto Vecchio è delimitato da due opere foranee esterne, la diga foranea di Ponente e la diga foranea di Levante, e da un'opera interna, il Molo Ichnusa.

Dette opere suddividono il porto commerciale in tre distinti ambiti:

1. Bacino di Levante, compreso fra il Molo Ichnusa e la diga foranea di Levante;
2. PORTO INTERNO, compreso fra il Molo Sabaudò ed il Molo Ichnusa;
3. Bacino di Ponente, compreso fra la diga foranea di Ponente ed il Molo Sabaudò.



Lo specchio d'acqua si estende per 2.065.000 m² complessivi, con fondali fino a dodici metri, la superficie a terra è pari a 333.250 m², lo sviluppo costiero dello scalo è di oltre 11.000 m, di cui 4.800 m banchinati.

All'interno delle dighe foranee del porto commerciale si articolano poco più di 7 km di sviluppo di fronte d'acqua banchinato, dei quali 2.400 m per operazioni commerciali e traffico passeggeri.

1. BACINO DI LEVANTE

Specchio d'acqua: 972.000 m², con fondali da 3 a 12 m.

È compreso tra la diga foranea di Levante e la banchina Garau. Fanno parte di questo bacino:

- Diga Foranea di Levante: lunghezza 1.850 m, con fondali di 8÷12 m.

- Banchina di San Bartolomeo: lunghezza 280 m, con fondali di 6 m.
- Pennello Sant'Elmo: lunghezza 260 m, con fondali di 6÷7 m.
- Calata Fiera: lunghezza 246 m con fondali di 3,0 m.
- Calata dei Trinitari: lunghezza 300 m con fondali variabili attorno a 4 m.
- Pennello Bonaria: lunghezza 360 m con fondali variabili attorno a 4 m.
- Calata dei Mercedari: lunghezza 415 m, con fondali di 3,5÷5 m.
- Banchina Garau: lunghezza 260 m, con fondali di 7,50 m.

Il Piano regolatore portuale ha destinato la zona compresa tra la diga foranea e la pineta di Bonaria a porto turistico. Attualmente tra i moli Sant'Elmo e Bonaria ormeggiano imbarcazioni da diporto e motopescherecci e si svolgono le attività nautiche delle società sportive che hanno sede nelle aree a terra, pure adibite ad attività di ristorazione. Gli spazi retrostanti la calata dei Mercedari sono utilizzati per il rimessaggio ed il ricovero delle barche da diporto. Il lato di Levante del Molo Ichnusa è impiegato esclusivamente per le esigenze di servizio della Marina Militare. Il lungomare di Su Siccu è utilizzato, conformemente alle previsioni del Piano regolatore portuale, che lo individua come "Parco di Bonaria", a verde attrezzato e passeggiata a mare.

2. PORTO INTERNO

Specchio d'acqua di 298.000 m², con fondali da 3 a 8 metri.

Comprende le opere portuali di più antica realizzazione e coincide con la parte centrale del Porto Vecchio, posta tra il Molo Ichnusa e la Calata Sant'Agostino. Fanno parte di questo bacino:

- Banchina Ichnusa: lunghezza 325 m, con fondali 8,00 m.
- Molo Capitaneria: lunghezza 120 m, con fondali di 6,5 m
- Calata Darsena: lunghezza 93 m, con fondali da 2 a 6 m
- Darsena, Calata di Levante: lunghezza 130 m, con fondali da 2 a 6 m
- Molo Dogana, Lato di Levante: lunghezza 168 m, con fondali da 5 a 7 m
- Molo Dogana, Testata: lunghezza 60 m, con fondali di 6 m
- Molo Dogana, Lato di Ponente: lunghezza 128 m, con fondali da 8 a 10 m
- Calata Via Roma: lunghezza 175 m, con fondali da 8 a 10 m
- Molo Sanità, Lato di Levante: lunghezza 103 m, con fondali di 4÷7 m
- Molo Sanità, Testata: lunghezza 60 m, con fondali di 6÷7 m
- Molo Sanità, Lato di Ponente: lunghezza 116 m, con fondali di 4÷6 m
- Calata Azuni: lunghezza 92 m, con fondali 4÷6 m
- Calata Sant'Agostino: lunghezza 278 m, con fondali di 6÷8 m

Sul Molo Ichnusa insiste una struttura polifunzionale ed è destinato dal Piano regolatore portuale a servizi turistico-ricettivi. Allo stato attuale la banchina è saltuariamente utilizzata per l'ormeggio di navi da

crociera o di navi militari, nelle more di un suo riutilizzo a beneficio dei maxi-yacht. Nel Molo Capitaneria vengono oggi ormeggiati i rimorchiatori in servizio tra il Porto Vecchio ed il Porto Canale. L'ambito compreso tra il Molo Capitaneria e la calata Sant'Agostino è invece riservato, secondo il Piano regolatore portuale, al diporto in transito e yacht di grandi dimensioni; i retrostanti spazi a terra sono destinati ad attività a supporto della nautica da diporto e turistico-ricettive. Attualmente, gli specchi acquei compresi tra la Darsena ed il molo Sanità sono occupati dai mezzi di servizio (di Capitaneria di porto, Vigili del fuoco, Piloti), da barche da diporto e naviglio minore di servizio e turistico, mentre quelli delle calate Azuni e Sant'Agostino vengono temporaneamente adoperati per l'attracco di piccoli pescherecci.

3. BACINO DI PONENTE

Abbraccia la zona commerciale del porto vecchio, oggi impiegata per gli intensi traffici delle merci (con le navi Ro-Ro) e dei passeggeri (con navi di linea o in transito sulle navi da crociera).

Fanno parte di questo ambito:

- Molo Sabaudò, Lato di Levante: lunghezza 485 m, con fondali di 7÷8 m
- Molo Sabaudò, Testata: lunghezza 90 m, con fondali di 10 m
- Molo Sabaudò, Lato di Ponente: lunghezza 450 m, con fondali da 10÷12 m
- Calata Riva di Ponente: lunghezza 170 m, con fondali da 8÷12 m
- Molo Rinascita, Lato di Levante: lunghezza 450 m, con fondali di 10÷12 m
- Molo Rinascita, Testata: lunghezza 115 m, con fondali di 10÷11 m
- Molo Rinascita, Lato di Ponente: lunghezza 476 m, con fondali di 11 m
- Diga Foranea di Ponente: lunghezza 1.360 m, con fondali di 12 m

La diga è attualmente impiegata per l'ormeggio di navi in disarmo e presenta alla radice un sistema di scali d'alaggio e strutture per la piccola cantieristica navale.

IL PORTO CANALE

Il suo schema tipico è quello tradizionale, con un ampio avamposto delimitato da due moli foranei convergenti, della lunghezza di 2.020 metri ciascuno. Gli specchi acquei sono complessivamente pari a circa 3.000.000 m².

Allo stato attuale è banchinato il lato versante Nord-Est del porto che presenta, nella parte iniziale, a circa 2.000 metri dall'imboccatura dell'avamposto, una darsena per servizi, di dimensioni pari 140x70 metri, con fondali di 6 metri.

Immediatamente in successione vi è la banchina per navi ro-ro con relativo dente d'attracco e, quindi, il Terminal di *transhipment* di contenitori, le cui caratteristiche sono di seguito riportate.

Inoltre, è stato recentemente banchinato la sponda Sud ovest del Porto Canale per una lunghezza di 800 m.

INDICAZIONI SUL SISTEMA DI AVVICINAMENTO

Canale di accesso:

- Larghezza: 216 m
- Profondità: 21÷18 m
- Distanza della stazione dei piloti: 1,5 n.m.

DATI TECNICI INTERNI

- Larghezza del bacino di evoluzione: 580 m
- Larghezza del canale del porto: 216 m
- Banchina attrezzata terminal contenitori: 1.520 m
- Banchina attrezzata terminal rinfuse: 800 m
- Profondità: 16 m
- Altezza sul l.m.m: 2.8 m
- Differenza di marea: 0.25 m
- Rampa ro-ro.: larghezza: 7.50 m; altezza sul l.m.m.: 1.55 m



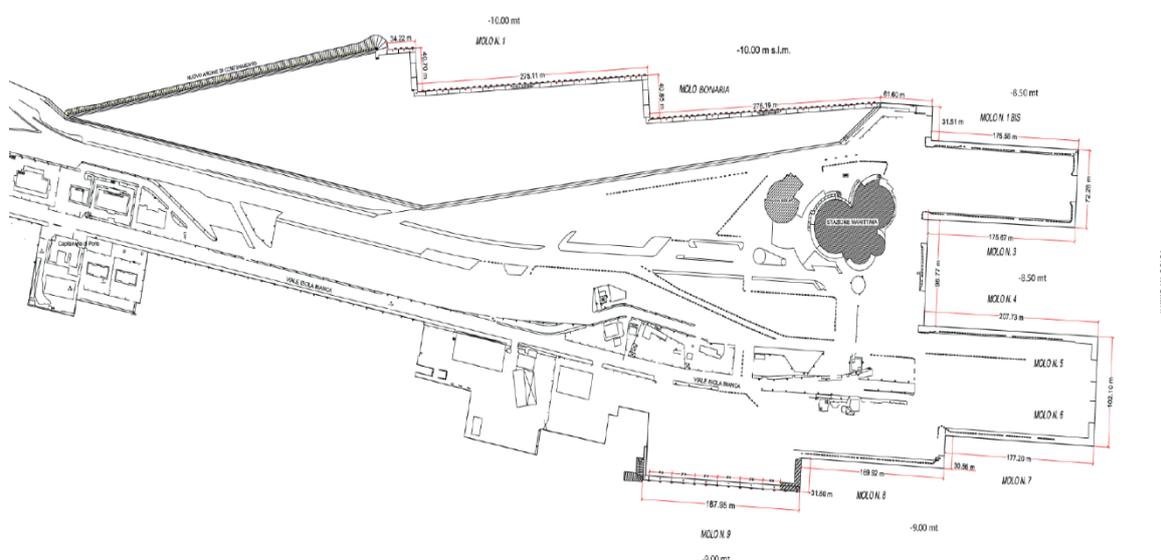
2.1.2 OLBIA

Il porto di Olbia, famoso nel mondo per essere diventato la principale porta della Costa Smeralda, oltre a rappresentare uno dei più importanti scali passeggeri del Mediterraneo, con quattro milioni di presenze ogni anno, è anche un importante scalo commerciale con quasi sei milioni di tonnellate di merci. La realtà portuale è suddivisa in tre aree:

1. Isola Bianca, con otto banchine per le navi ro-ro per il trasporto passeggeri con auto al seguito, mezzi commerciali e altre tre per le navi da crociera;
2. PORTO INTERNO, dove insiste anche l'antico porto romano, destinato al diportismo;
3. PORTO COCCIANI, inserito nel tessuto industriale della città.

1. PONTILE ISOLA BIANCA

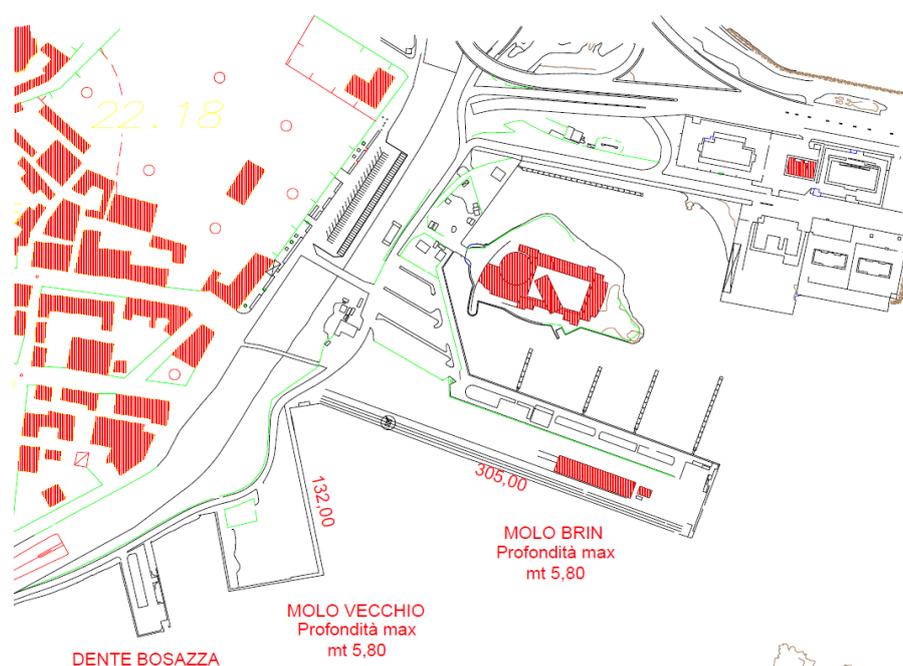
È costituito da una striscia di terra artificialmente riempita, dove insistono 8 banchine (5 con "accosto affiancato" e 3 con "accosto in andana") più tre dedicate alle crociere. La striscia di terra è composta da numerosi piazzali destinati a parcheggio e sosta degli autoveicoli commerciali e dei semirimorchi, per un totale di 107.894 metri quadrati. All'interno dell'area portuale è situata la stazione marittima, su una superficie utile pari a 7.300 mq, progettata per accogliere fino a 17.000 passeggeri al giorno. All'interno, oltre ad un'ampia sala di attesa per l'imbarco, un ristorante ed un bar, sono ubicati gli uffici decentrati di vari enti ed amministrazioni ed è assicurato un servizio di guardia medica.



2. PORTO INTERNO

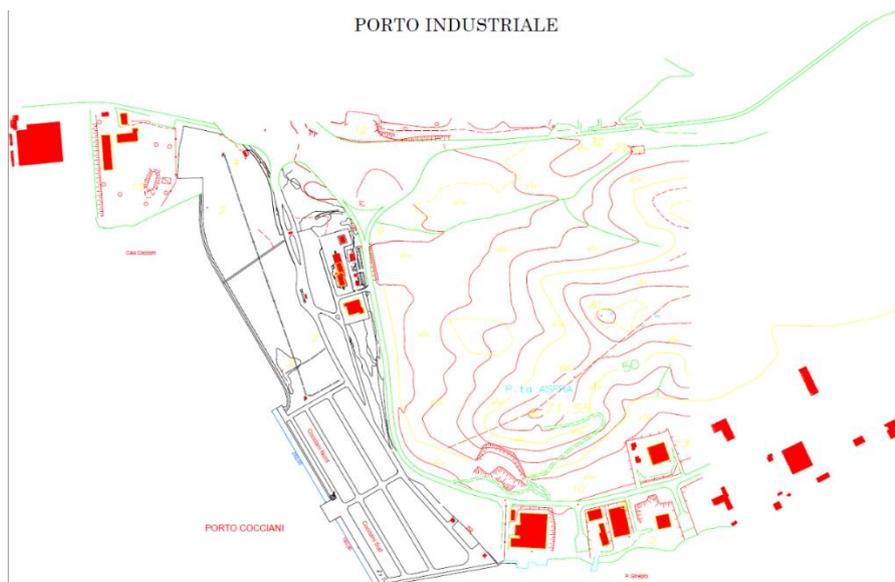
Si trova a Sud della radice del Pontile dell'Isola Bianca e vi si accede attraverso un canale, ampio circa 100 mt, attualmente praticabile da navi con pescaggio non superiore a 6 mt. È costituito da:

- il Molo Benedetto Brin, lungo 305 mt. e largo 61 mt., attualmente destinato al naviglio diportistico ed alle navi da crociera di piccole e medie dimensioni. Saltuariamente, nei periodi invernali, viene utilizzato per la sosta di piccole navi, anche militari;
- il Molo Vecchio, lungo 132 mt. e largo 25 mt., destinato anche questo al naviglio diportistico e saltuariamente alla sosta di piccole;
- il Dente Bosazza, destinato al diporto;
- la Banchina di Via Genova, sempre destinata al diporto;
- il Porto Romano, utilizzato da imbarcazioni minori da diporto, da pesca e da altre attività.



3. PORTO COCCIANI

Posto a Nord di Olbia, tra Punta Ginepro e Punta Instaula comprende il Porto Industriale, l'unico attrezzato con gru mobili di proprietà dell'impresa Corridoni. Sulle due lunghe banchine vengono movimentate merci di vario genere. Lo scalo è adibito a navi da carico tradizionali e traghetti Ro-Ro destinate al trasporto di semirimorchi e veicoli commerciali.



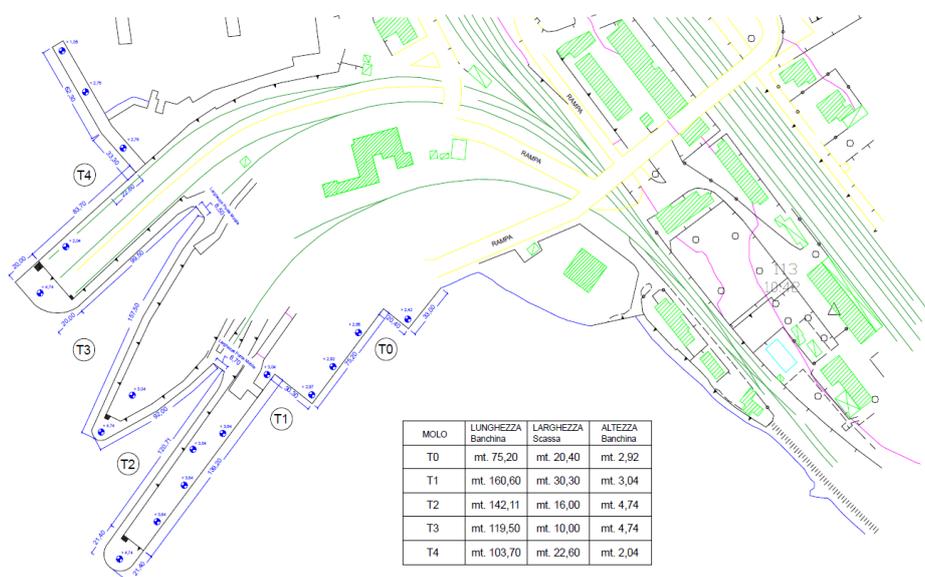
2.1.3 GOLFO ARANCI

Il porto di Golfo Aranci si distingue in due ambiti:

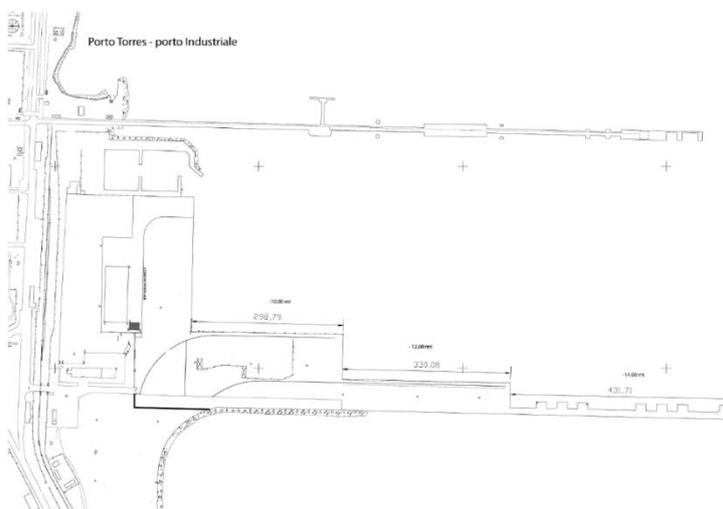
- il porto commerciale;
- il porto pescherecci.

Lo scalo nasce quale terminale marittimo del servizio ferroviario per il trasporto dei passeggeri e delle merci. È dotato di banchine sulle quali possono attraccare navi di grosso tonnellaggio. Vi è presente anche una Stazione marittima, all'interno della quale sono collocati uffici e servizi di accoglienza.

Il sistema portuale di Golfo Aranci è inoltre dotato di moli che permettono l'attracco di imbarcazioni da diporto e di una piccola flotta pescherecci. Tra questi sono situati alcuni punti di ormeggio per i mezzi della Capitaneria di Porto.

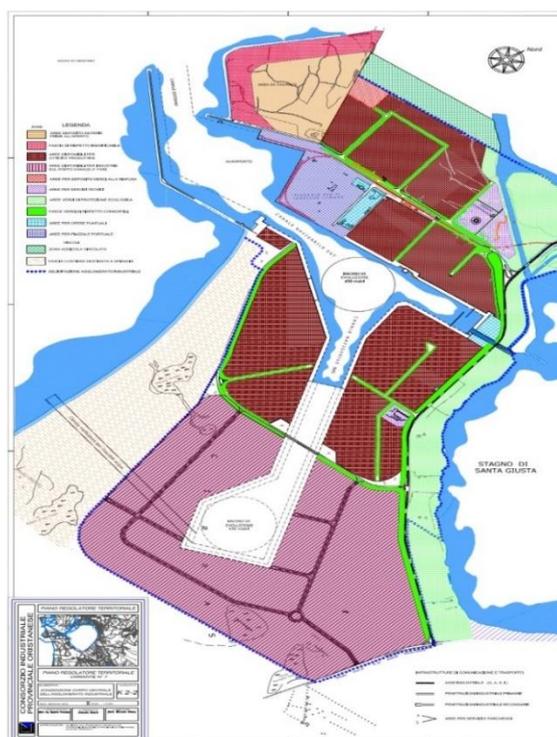


chimichiere e carboniere. I pontili ex SIR ex Enichem, ora Polimeri Europa, sono in concessione e destinati al traffico industriale, il primo con cinque accosti per carichi liquidi; il secondo adibito ai carichi secchi, è inutilizzato da anni. La banchina che si appoggia alla diga foranea ospita, invece, il terminal ex Enel, ex Endesa ora E. ON ed ha una lunghezza di circa 500 metri. È destinata a ricevere le navi che trasportano il combustibile (carbone e/o olio combustibile) per la centrale elettrica.



2.1.5 ORISTANO

In attività dal 1975, lo scalo è immerso tra il mare e lo stagno di Santa Giusta ed è operativo 365 giorni all'anno. È fornito di oltre 20 ettari di piazzali attrezzati e di 1.600 metri circa di banchine.



Nel corso degli anni il porto si è specializzato nella movimentazione di merci alla rinfusa e si è mostrato in grado di soddisfare anche le esigenze del movimento marittimo in genere, con banchine atte a ricevere traffico in imbarco e sbarco per gli insediamenti produttivi industriali.

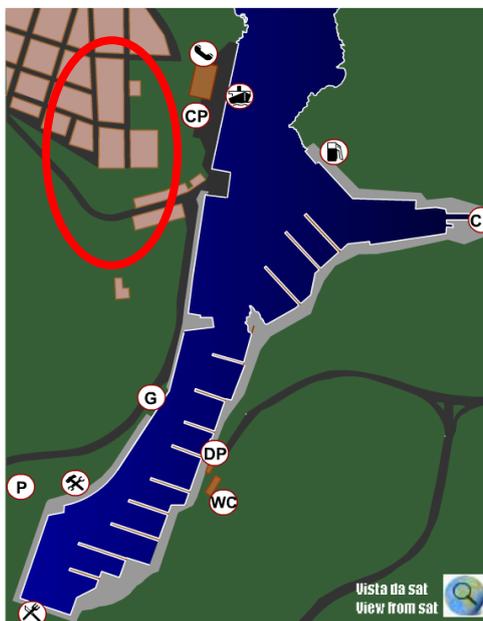
Gli alti fondali e le dotazioni delle banchine permettono l'attracco di navi porta rinfuse di grande stazza e anche, in prospettiva, navi da crociera.

DESCRIZIONE	DATI TECNICI
Moli esterni di sopraflutto	sviluppo: 1.610 m
Moli esterni di sottoflutto	sviluppo: 700 m
Canale esterno di accesso al porto	profondità: - 13.50 m
Avamposto	profondità: - 12.00 m
Canale navigabile di penetrazione Ovest-Est	sviluppo complessivo: 1.580 m profondità: -12.00 m, - 9.50 m larghezza utile alla base: 160 m
Canale navigabile Sud	Sviluppo complessivo 480 m Profondità – 11 m Larghezza utile alla base 160 m
Bacino di evoluzione	Diametro: 450 m Profondità: -11.00 m
Banchine nel molo di sottoflutto	sviluppo: 306 m
Banchine nel piazzale portuale destinato al traffico comune	sviluppo complessivo: 920 m
Banchine piazzale a servizio esclusivo di insediamenti produttivi	sviluppo complessivo: 1300 m
Area attrezzata piazzale portuale	Superficie: 20 ha
Area attrezzata deposito containers	Superficie: 4.4 ha
Area attrezzata deposito containers frigorifero	Superficie: 0.6 ha
Scivoli per attracco traghetti;	N°: 2
Rete di distribuzione idrico-potabile;	Sviluppo: 2680 m N° idranti approvv. navi: 24
Rete antincendio	Sviluppo: 3750 m N° idranti a colonna: 19 N° idranti sottosuolo: 31
Rete di raccolta delle acque nere provenienti dagli edifici	Sviluppo: 520 m
Rete di raccolta delle acque meteoriche e drenaggi	Sviluppo: 4100 m

2.1.6 SANTA TERESA GALLURA

Il porto di Santa Teresa Gallura è situato all'interno di una stretta insenatura a forma di imbuto, ed è costituito da due denti di attracco e da alcune banchine. Al suo interno sono posizionati diversi pontili galleggianti. I fondali delle banchine variano da 2 a 5 metri e vi insistono circa 700 posti barca a disposizione per il diporto.

Le aree per il diporto non rientrano tra le competenze dell'Autorità, mentre quelle *ex lege* attribuite alla gestione dell'Ente sono individuate nella c.d. "banchina commerciale" (evidenziata nell'ovale rosso in figura).



Complessivamente i posti di ormeggio sono i seguenti:

1. Banchina di Ponente: ormeggio per navi minori e di limitato pescaggio. La banchina è lunga 130 mt. con fondali di 4 mt. È corredata da nr. 6 bitte. Viene utilizzata dai pescherecci e da piccole navi mercantili.
2. Banchina commerciale: lunga 160 mt. con fondale di 6 mt. È corredata da n. 8 bitte. Tra le due banchine vi è un dente di 50 mt. utilizzato per l'attracco dei traghetti di linea e per le navi RO/RO.

Riguardo al Terminal passeggeri per traghetti (cabotaggio) e navi da crociera sono presenti aree di transito (1 sala d'attesa, 1 piazzale di parcheggio, 1 area commerciale e due biglietterie) con una superficie complessiva di 308 metri quadri.

2.1.7 PORTOVESME

Il porto di Portovesme è situato in una insenatura naturale lungo la costa Sudoccidentale sarda a circa 2 miglia a Sud-Est di Capo Altano ed in prossimità del complesso industriale di Portoscuso. È un porto commerciale protetto da un molo di Ponente e uno di Levante; non è attrezzato per le imbarcazioni da diporto. Nel porto sono presenti alcuni pontili utilizzati per il carico e lo scarico delle merci.

Portovesme rappresenta lo scalo interessato maggiormente dai traffici da e per Carloforte. L'attracco ro-ro per i traghetti che compiono i trasferimenti con l'Isola di San Pietro è situato alla radice del molo di Ponente. Questo attracco risulta contiguo con le banchine attrezzate per le rinfuse secche (come il carbone) movimentate dal porto e anche i piazzali risultano utilizzati in modo promiscuo per passeggeri, auto in imbarco, mezzi industriali, stoccaggio di merce.



Porto di Portovesme	
Superficie totale	195.000 mq (aree a terra)
Lunghezza banchine	1.890 m
N° approdi	15
Profondità fondale	Min. 2m Max. 9,5 m
Superficie totale specchio acqueo	650.000 mq
Servizi in porto	Servizi di Pilotaggio, Ormeaggio, Rimorchio, Antinquinamento, prevenzione e bonifica degli specchi acqueei, Guardia ai Fuochi
Attrezzature	Mezzi meccanici di vario tipo (gru portuali, pale meccaniche, tramogge mobili, spazzatrici, aspiratori, etc.) delle Imprese portuali ex art. 16 legge n. 84/1994

2.2 LE OPERE PORTUALI

Per la Programmazione delle opere portuali nel triennio 2021– 2023, continuano a giocare un ruolo fondamentale le indicazioni emerse dal sistema crocieristico e dal segmento ro-ro e ro-pax, le cui dinamiche di crescita e di ingegneria navale richiedono un costante adeguamento dei porti.

A tal proposito, gli obiettivi che l'Ente si propone di raggiungere riguardano lo sviluppo dell'intero Sistema portuale e delle sue aree, il cui fine è quello di contribuire alla crescita economica e sociale dei porti in sinergia con la città, sulla base degli studi e delle indicazioni del Piano Regolatore di Sistema Portuale.

Sono da considerarsi fondamentali, per raggiungere tali obiettivi, gli interventi mirati alla manutenzione dei fondali, dei moli, dei piazzali e delle aree portuali degradate, ma anche quelli dedicati alla crescita e allo sviluppo delle connessioni fra la città e il suo porto. Quanto sopra sarà finalizzato a completare quel processo iniziato con l'avvento di un turismo più attento e sensibile alla funzionalità dei *waterfront* cittadini, quale quello delle crociere, garantendo nel contempo, benefici di tipo economico – sociale, ma anche ricreativo e culturale per la collettività. In virtù di quanto premesso, è intenzione di questa Autorità raggiungere tutti gli obiettivi per la realizzazione delle opere e degli interventi sotto descritti.

Il Programma triennale dei lavori pubblici 2021–2023 è stato adottato con delibera del Comitato di gestione n. 15 del 30.11.2020 e prevede i seguenti interventi riportati in estratto ¹¹ :

Descrizione dell'intervento	Livello di priorità (7)	STIMA DEI COSTI DELL'INTERVENTO (8)				
		Primo anno	Secondo anno	Terzo anno	Costi su annualità successive	Importo complessivo (9)
testo	Tabella D.3	valore	valore	valore	valore	valore
Ristrutturazione dei Fabbricati insistenti nell'area ex Vigili del Fuoco in Loc.Sa Perdixedda	1	300.000,00				300.000,00
Realizzazione scogliera zona IV Regia	1	995.411,65				995.411,65
Realizzazione del parco IV Regia in loc. Sa Scaffa	1	500.000,00	704.120,00			1.204.120,00
Realizzazione segnaletica all'interno dell'area di security	1	400.000,00				400.000,00
Manutenzioni ordinarie nel Porto Storico e nel Porto Canale	1	1.000.000,00				1.000.000,00
Infrastrutturazione aree G1W e G2W	2	10.200.000,00	3.619.337,66			13.819.337,66
Realizzazione del Parco della Chiesa di Sant'Efisia presso l'avamposto est del Porto Canale	2	500.000,00	1.309.000,00			1.809.000,00
Realizzazione di un percorso viabile, pedonale e ciclabile dal villaggio dei pescatori alla chiesa di S. Efisia presso l'avamposto est del Porto Canale	1	300.000,00	598.170,24			898.170,24
Manutenzione dell'impianto per lo smaltimento delle acque meteoriche presso le banchine rinfusa del Porto Canale	1	500.000,00				500.000,00
Strada di collegamento tra le aree G1W / G2W ed il terminal Ro-Ro presso l'avamposto ovest del Porto Canale	2		3.100.000,00	3.900.000,00		7.000.000,00
Dragaggio lato di ponente Molo Rinascita	1	50.000,00	200.000,00			250.000,00
Dragaggio canale S. Bartolomeo	1	350.000,00				350.000,00
Adeguamento svincolo di accesso al Porto Canale - banchine rinfusa	1	650.000,00				650.000,00
Demolizione n.2 relitti presso diga foranea di ponente	1	255.000,00				255.000,00
Prolungamento banchina sul lato Nord est del Porto Canale	1		33.773.201,88			33.773.201,88
Terminal Ro-Ro	1	1.500.000,00	25.000.000,00	25.000.000,00	38.500.000,00	90.000.000,00
Demolizione fabbricati sa Perdixedda e sistemazione della relativa area	1	200.000,00				200.000,00
Progetto speciale 01 - Interventi di ristrutturazione, efficientamento energetico e adeguamento	1	300.995,20	1.900.000,00			2.200.995,20

11

Il programma è disponibile per la consultazione completa al seguente indirizzo: <http://www.adspmaredisardegna.it/amm-trasparente/atti-di-programmazione-delle-opere-pubbliche/>

normativo dell'edificio identificato come ex caserma dei VV.F. sito nel porto di Oristano - Santa Giusta da destinarsi a stazione marittima e uffici						
Manutenzione della pavimentazione dei piazzali nel Porto di Oristano	1	300.000,00				300.000,00
Realizzazione della rete per lo smaltimento delle acque meteoriche, e relativi impianti di prima pioggia, presso il Porto di Oristano	1	300.000,00				300.000,00
Realizzazione della rete di smaltimento delle acque meteoriche presso la banchina commerciale del Porto di Portovesme	1	350.000,00				350.000,00
Dragaggio specchi acquei prospicienti la banchina traghetti di Portovesme	1	300.000,00	1.200.000,00			1.500.000,00
Ripristino sgrottamenti presso le banchine del Porto di Portovesme	1	100.000,00				100.000,00
Manutenzioni ordinarie varie nel Porto di Portovesme	1	200.000,00				200.000,00
Porto di Porto Torres – Riqualificazione, manutenzione, completamento e trasformazione del fabbricato "mercato ittico" in centro servizi per il porto	1	3.000.000,00				3.000.000,00
Porto di Porto Torres - Lavori di manutenzione straordinaria e recupero degli impianti di illuminazione del porto di Porto Torres	1	1.975.000,00				1.975.000,00
Porto di Porto Torres – riqualificazione, manutenzione e completamento aree archeologiche porto commerciale	2	550.000,00				550.000,00
Porto di Porto Torres – Manutenzione, scavi e dragaggi dei fondali del Porto commerciale	1	7.000.000,00				7.000.000,00
Realizzazione nel porto di Porto Torres dello scalo di alaggio e varo delle imbarcazioni con gru, all'interno del polo nautico del nord – ovest della Sardegna	2	3.500.000,00				3.500.000,00
Porto Torres- Lavori di Costruzione Darsena Servizi 2° Lotto	1	3.500.000,00				3.500.000,00
Porto di Porto Torres-Lavori di manutenzioni ed adeguamento della Cabina ENEL ASI 1.	1	300.000,00				300.000,00
Porto Cocciani molo sud fornitura e posa in opera di tre bitte, dell'allargamento della scassa dei moli 5-6 di Olbia e manutenzione straordinaria in ambito portuale.	1	735.000,00				735.000,00
Realizzazione di pensiline a copertura dei varchi per lo svolgimento delle operazioni di controllo mezzi e persone in ambiente protetto presso il porto Isola Bianca di Olbia	1	350.000,00				350.000,00
Porto di Olbia - Lavori strutturali per adeguamento sismico Stazione Marittima Isola Bianca	1	204.000,00				204.000,00
Porto di Golfo Aranci – Lavori di rifacimento delle velette, trattamento e tinteggiatura delle parti strutturali delle rampe del porto di Golfo Aranci.	1	596.715,00				596.715,00
Golfo Aranci – Lavori di rifacimento del manto bituminoso nel porto commerciale di Golfo Aranci	1	390.000,00				390.000,00
Manutenzione straordinaria ed ordinaria, con durata biennale, degli impianti antincendio del porto pescherecci di Golfo Aranci, dei moli di Ponente e Dogana-Segni di Porto Torres e dei porti industriale e commerciale di Olbia.	1	300.000,00				300.000,00
		41.952.121,85	71.403.829,78	28.900.000,00	38.500.000,00	180.755.951,63

2.2.1 GRANDI OPERE

1. CAGLIARI

L'attuale PRP prevede importanti opere portuali (costruzioni marittime), nonché opere di infrastrutturazione delle zone retrostanti le banchine operative.

Il soddisfacimento delle esigenze finalizzate allo sviluppo delle attività portuali ed il mantenimento della piena funzionalità del Porto, nella fase di realizzazione delle opere, può ottenersi attraverso un'appropriata programmazione, che tenga conto anche delle possibili interferenze e che, comunque, non costituisca intralcio alla normale operatività portuale.

Risultano in tal senso prioritarie le seguenti opere presso il Porto Canale:

1. secondo lotto (opere a mare) della cantieristica presso l'avamposto EST;
2. terminal ro-ro presso l'avamposto OVEST.



ANTE OPERAM



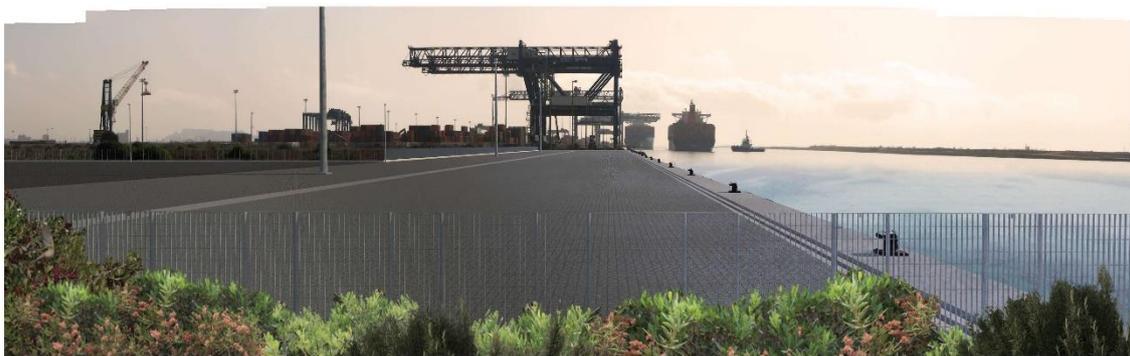
POST OPERAM



vista aerea da Nord
intervento di realizzazione della nuova banchina.

vista aerea da Nord Est
stato attuale





vista dal limite nord-est dell'intervento

Detti interventi risultano fondamentali per lo sviluppo del Porto di Cagliari e possono essere realizzati senza alcuna interferenza con le altre attività portuali.

L'attività cantieristica, oggi presente solo per piccole imbarcazioni e svolta in ambiti portuali non idonei del Porto Vecchio, potrà infatti trovare un'adeguata collocazione con la realizzazione dei suddetti lavori.

Potranno, pertanto, essere soddisfatte le numerose manifestazioni d'interesse pervenute per svolgere attività di *refitting* e, inoltre, non vi saranno più le limitazioni di natura tecnica per le imbarcazioni che necessitano di manutenzione.

Sarà così eliminata una delle maggiori criticità per lo sviluppo della nautica da diporto, più volte segnalata dagli operatori del settore, e cioè la mancanza di idonei cantieri per la manutenzione di maggiori dimensioni.

I suddetti interventi sono propedeutici alla riqualificazione del Porto Vecchio di Cagliari.

Solo trasferendo i cantieri ed il traffico ro-ro nel nuovo terminal del Porto Canale potrà attuarsi, mediante piani attuativi, la riqualificazione del Porto Vecchio e, in particolare, delle aree di Su Siccu e della zona Ovest.

Detto processo comprende i seguenti interventi:

- Riqualificazione delle sottozone E1 ed E4 del Porto, che rappresentano le aree retrostanti le attuali zone di sosta per i semirimorchi, su cui si stanno già operando alcuni interventi (demolizione fabbricati fatiscenti e bonifica delle coperture in amianto);
- Riqualificazione di tutta la zona F, destinata dal PRP a "Porto pescherecci, Capitaneria e servizi ancillari", mediante il recupero ambientale delle aree con la valorizzazione di strutture di valenza storica (IV Regia) e con la realizzazione di parchi (zona IV Regia) e di passeggiate (diga foranea di Ponente);
- Riqualificazione della zona del Molo Sabaudò lato interno che, con lo spostamento dei traffici di cui si è detto, potrà essere destinata a funzioni turistiche, nautica da diporto e charter;

- Riqualificazione di tutta la zona di Su Siccu che, con la previsione di realizzazione di opere infrastrutturali, dovrà accogliere un porto turistico, in grado di ospitare circa 2.200 imbarcazioni.

Gli interventi di cui trattasi (distretto della cantieristica e terminal ro-ro) dovranno essere, pertanto, considerati col massimo grado di priorità.

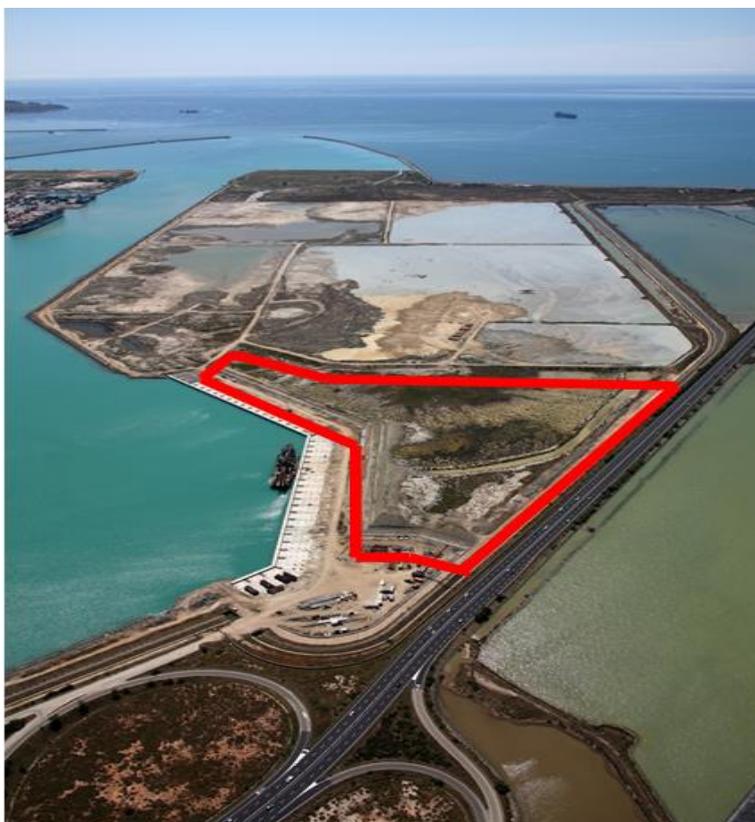
Ulteriori iniziative ritenute necessarie per lo sviluppo del Porto di Cagliari riguardano:

1. infrastrutturazione delle aree retrostanti le banchine rinfuse al Porto Canale;
2. infrastrutturazione delle aree G2E;
3. darsena di servizio in località Porto Foxi;
4. prolungamento banchina del terminal contenitori.

1. Un altro importante intervento riguarda l'infrastrutturazione delle aree retrostanti alle banchine rinfuse al Porto Canale per consentire l'insediamento di attività di logistica e produttive, soddisfacendo così le numerose domande già pervenute. Detta infrastrutturazione è, inoltre, importante anche per il terminal ro-ro, essendo in essa prevista parte della viabilità a servizio del medesimo.

Anche il suddetto intervento è indipendente dagli altri e interferisce solo marginalmente con le attività portuali svolte nella zona. Nell'ordine di priorità figura, pertanto, come terzo intervento.

2. Segue poi il completamento dell'infrastrutturazione delle aree G2E, immediatamente retrostanti il terminal contenitori. Per favorire lo sviluppo di attività di manipolazione merci che sfruttino l'opportunità della presenza di un terminal contenitori già avviato, che ha registrato collegamenti con circa 80 porti nel mondo e che nei prossimi anni si prevede possa tornare a raggiungere un milione di TEU's, è infatti necessario dotare le suddette aree dei principali servizi (viabilità, acqua, energia, illuminazione).





3. Altro intervento prioritario riguarda la realizzazione di una darsena di servizio in località Porto Foxi.



Come più volte rappresentato, la darsena potrà consentire il ricovero dei mezzi nautici di servizio (Capitaneria, ormeggiatori, piloti, rimorchiatori, etc.) che attualmente, in condizioni meteo marine avverse, riparano nel Porto di Cagliari e nel Porticciolo di Perde Sali. L'opera è, pertanto, indispensabile per la sicurezza dei terminali petroliferi e per poter gestire in tempi rapidi tutte le emergenze che dovessero verificarsi.

Nonostante il progetto sia datato, non si è potuto procedere all'esecuzione dei lavori per le difficoltà riscontrate nei passaggi autorizzativi, in particolare di natura ambientale, essendo la zona inserita all'interno di un SIN (Sito di Interesse Nazionale). Ulteriore problematica, derivante dalla presenza del SIN è lo smaltimento dei materiali provenienti dal dragaggio previsto nell'intervento.

Si stanno quindi valutando delle soluzioni alternative dello smaltimento in discarica, che avrebbe un costo pari a quello dell'opera medesima.

Dovranno, pertanto, definirsi le procedure con gli uffici competenti in materia ambientale al fine di addivenire ad una soluzione condivisibile.

4. L'intervento di prolungamento della banchina del terminal contenitori, che permetterà un aumento lineare dell'attuale banchina di 320 m, potrà contribuire all'ulteriore sviluppo dei traffici containerizzati ed a soddisfarne, pertanto, le esigenze di aree e banchine.

In conclusione, il grado di priorità attribuito deve costituire un indirizzo ai fini dell'utilizzo delle risorse umane dell'Ente per il conseguimento degli obiettivi nell'ordine di importanza sopra indicato per lo sviluppo delle attività portuali.

2. OLBIA – PORTO TORRES – GOLFO ARANCI – SANTA TERESA GALLURA

La mancanza di un nuovo Piano regolatore non consente, nei porti del Nord della circoscrizione dell'Autorità di programmare nuove grandi opere.

In ogni caso, in attesa dei piani regolatori, la circoscrizione dell'ex Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci, nelle more dell'approvazione di questi, in linea agli obiettivi del Piano nazionale strategico della portualità e della logistica e in base alle prospettive future di sviluppo, sta programmando una serie di interventi necessari ai principali fabbisogni dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna nei porti di Olbia, di Golfo Aranci, del porto Commerciale di Cala Cocciani, di Porto Torres e nel nuovo porto di competenza di Santa Teresa.

Questi interventi riguardano, in prima battuta, grandi opere di manutenzione, recupero, ammodernamento e messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti, ma anche investimenti mirati allo sviluppo ed evoluzione di detti porti con interventi di escavo, realizzazione di nuove opere e manutenzioni straordinarie sulle infrastrutture esistenti, in modo da poter offrire infrastrutture più funzionali e sicure oltre che maggiore qualità dei servizi ed essere competitivi nel panorama portuale a livello nazionale e internazionale, garantendo l'accesso ai nostri porti alle imbarcazioni di vecchia e nuova concezione sia nel settore merci che nel settore turistico e crocieristico.

I punti sopra citati infatti appaiono oltre che essenziali, obbligati per poter competere sul mercato attuale con i porti nazionali ed internazionali.

Nello specifico, nel porto di Olbia si è previsto di effettuare un massiccio intervento di manutenzione, sostituzione ed implementazione dei sistemi di ormeggio e delle dotazioni di banchina, ma non solo, è stata infatti prevista una manutenzione delle banchine e delle scasse nonché delle pavimentazioni dei piazzali includendo una razionalizzazione delle viabilità a livello organizzativo in modo da poter incrementare l'efficienza degli imbarchi e degli sbarchi sia dei passeggeri che delle merci, riorganizzazione e razionalizzazione delle aree destinate alla sosta dei mezzi e di quelle in concessione alle ditte terze operanti in ambito portuale nei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Cocciani.

Questi obiettivi sono da intendersi estesi anche al porto di Santa Teresa.

Sempre per quanto riguarda l'aspetto tecnologico, è prevista una serie di manutenzioni straordinarie e messa a norma del sistema delle reti tecnologiche dei porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Cocciani, implementando e migliorando l'efficienza, per esempio, dell'illuminazione portuale, in modo da poter garantire il rispetto dei requisiti illuminotecnici previsti dalle normative vigenti in materia di sicurezza sul lavoro e sulle operazioni portuali, ma non solo, utilizzando, come è già stato effettuato nel Porto di Golfo Aranci, tecnologie di ultima generazione, infatti si pensa di sostituire le lampade delle torri faro in essere, quelle che attualmente utilizzano lampade con tecnologie obsolete, quali lampade s.a.p., (ai vapori di sodio) e lampade agli ioduri metallici, con tecnologia a led.

Tale tecnologia, infatti, oltre a garantire il corretto utilizzo delle varie zone portuali secondo la normativa vigente, garantirebbe un notevole risparmio sui costi di gestione, riducendo di molto le bollette elettriche, richiedendo un carico inferiore al gestore elettrico e, pertanto una tariffa ridotta rispetto a quella applicata attualmente, e i costi di manutenzione, in quanto tale tipologia di lampade risulta essere molto più duratura.

Sempre sul tema tecnologico sarà valutata la possibilità di estendere anche agli altri porti l'utilizzo del software di telecontrollo già installato ed impiegato a Golfo Aranci.

Tale sistema infatti è in grado di poter inviare delle segnalazioni di malfunzionamento del sistema di illuminazione al quale è accoppiato, allo smartphone / personal computer del Gestore, (Responsabile Unico del Procedimento e / o ditta gestore del servizio elettrico), dando alla Ditta che gestisce il servizio di illuminazione la possibilità di poter intervenire nel minor tempo possibile ed evitare situazioni di rischio di sicurezza per le operazioni in porto, questi interventi sono in linea con quanto previsto nel Piano nazionale strategico della portualità e della logistica, quale miglioramento delle prestazioni infrastrutturali, di innovazione e sostenibilità nonché efficientamento energetico.

2.2.2 LAVORI

CAGLIARI

Il Porto di Cagliari, come sopra riportato, è costituito da due strutture portuali di cui una, di recente costruzione (Porto Canale) e dispone di ampie superfici destinate a piazzali o per l'insediamento di attività produttive.

Tale ambito risulta tuttavia carente riguardo all'attuale dotazione infrastrutturale, essendo lo stesso banchinato in un unico tratto destinato a terminal contenitori e una zona nel bacino di evoluzione dotata di opere marittime per le rinfuse. Gran parte delle aree, dunque, non sono utilizzabili per mancanza di infrastrutture.





Il Porto Vecchio, al contrario, come peraltro si riscontra per gran parte dei porti prospicienti le aree urbanizzate, presenta delle criticità connesse all'operatività dei traffici commerciali, non superabili essendo dette criticità di natura fisica.

L'insufficiente disponibilità di aree, l'impossibilità di ampliamenti dovuti alla presenza di aree urbanizzate, le problematiche di impatto ambientale e le criticità dei collegamenti stradali rendono il Porto Vecchio non più idoneo per funzioni commerciali.

Tenuto conto delle suddette condizioni il vigente PRP ha inteso perseguire i seguenti obiettivi:

1. Sviluppo dei traffici specializzati (ro-ro e contenitori) nel Porto Canale e delle attività connesse, mediante la realizzazione di terminal specializzati e della infrastrutturazione primaria delle aree retrostanti;
2. Riqualificazione di gran parte del Porto Vecchio per funzioni turistiche e diportistiche;
3. Sviluppo del traffico ro – pax e crocieristico, mediante la realizzazione di un Terminal Passeggeri e di un Terminal Crociere nel Porto Vecchio di Cagliari;
4. Realizzazione delle strutture per la cantieristica di manutenzione.



Per quanto concerne l'obiettivo di cui al **punto 1**, il vigente PRP ha previsto di completare o realizzare nel Porto Canale le opere portuali per i traffici commerciali e, in particolare, per il ro-ro, le rinfuse ed il transhipment di contenitori.

Al fine di consentire agli operatori del settore di sfruttare l'opportunità legata alla presenza di un terminal contenitori, di un terminal rinfuse già operante e di un futuro terminal ro-ro, è stato previsto di infrastrutturare le aree retrostanti le banchine operative affinché possano insediarsi attività ad elevato valore aggiunto, di logistica o comunque di manipolazione delle merci.

Relativamente ai **punti 2 e 3** è prevista una riqualificazione del Porto Vecchio per funzioni turistiche e di diporto. Verrebbe mantenuto, pertanto, solo il traffico passeggeri, che viaggiando con navi ro-ro necessita anche dei relativi servizi.

Per la nautica da diporto è stato previsto l'utilizzo delle strutture portuali esistenti, senza alcuna modifica ad eccezione della zona di Su Siccu, dove l'esigenza di una maggior protezione dal moto ondoso determina la necessità di realizzare ulteriori opere previste dal P.R.P.

Infine, per quanto concerne il **punto 4** al fine di consentire lo sviluppo della nautica da diporto nel Porto Vecchio, il Piano prevede di destinare l'avamposto est del Porto Canale alla cantieristica, con particolare riferimento al *refitting* anche e soprattutto di *mega yacht*.

Di seguito si riportano tutti gli interventi realizzati o in corso di realizzazione dalla data di approvazione del piano regolatore portuale ad oggi.

A – PORTO VECCHIO

A-1 Interventi ultimati

Manutenzione straordinaria del waterfront portuale ed installazione di verde ed arredo urbano

L'intervento, ultimato nel giugno 2011, ha riguardato la riqualificazione e pedonalizzazione del lungomare della calata via Roma al fine di consentire la fruizione cittadina delle banchine con l'utilizzo dei materiali costruttivi originari.

Importo dei lavori eseguiti: 495.404,50 euro.

Manutenzione straordinaria della banchina est del canale di San Bartolomeo

L'intervento, terminato ad aprile 2012, ha riguardato il consolidamento della banchina sulla sponda est del canale di San Bartolomeo nella zona di Su Siccu per una lunghezza complessiva di circa 280 m.

Poiché il piano regolatore portuale prevede l'utilizzo di detta area per funzioni turistico – ricreative è stata posizionata anche una piattaforma galleggiante per il canottaggio, composta da una passerella d'accesso e dalla piattaforma vera e propria, nonché uno scalo d'alaggio.

Inoltre sono stati sistemati gli spazi a terra retrostanti la banchina e realizzate la rete idrica, elettrica, di scarico delle acque meteoriche; da ultimo è stata prevista la predisposizione dell'impianto antincendio.

Importo dei lavori eseguiti: 1.498.740,88 euro.

Lavori di consolidamento statico del Capannone Nervi

L'ex magazzino del sale sulla sponda ovest del canale di San Bartolomeo in zona Su Siccu, di dubbia attribuzione progettuale all'architetto Nervi, è una struttura che l'Ente ha inteso preservare con un intervento di consolidamento statico e recupero funzionale conclusosi nel dicembre 2012.

Lo scopo era quello di recuperare al rustico il complesso edilizio al fine di renderlo pronto per la successiva fase di completamento ed allestimento architettonico-impiantistico, mantenendo le caratteristiche originarie che lo contraddistinguono come interessante esempio di architettura industriale.

Importo dei lavori eseguiti: 1.771.821,51 euro.

Realizzazione dell'arredo urbano sul molo Ichnusa

L'intervento, completato nel gennaio 2012, ha previsto l'installazione di verde ed arredo urbano lungo il piazzale antistante l'ingresso principale della struttura polifunzionale del molo Ichnusa; è stato inoltre previsto un nuovo passaggio pedonale, parzialmente ombreggiato da tensostrutture e delimitato da dissuasori, sul quale sono stati posizionati vasi e panchine nonché un'isola scenografica costituita da rocce e massi sfusi.

Importo dei lavori eseguiti: 186.011,76 euro.

Completamento dell'arredo urbano sul molo Ichnusa

L'intervento di completamento degli arredi urbani, terminato nel giugno 2012 con l'ampliamento della piazza sulla testata del molo e l'eliminazione della recinzione esistente, ha contemplato la realizzazione di due aiuole amovibili ed il posizionamento di una nuova cancellata d'ingresso alla radice del molo per il controllo degli accessi pedonali e veicolari.

Importo dei lavori eseguiti: 394.990,04 euro.

Realizzazione di un'infrastruttura a fibre ottiche per il collegamento tra la struttura polifunzionale sul molo Ichnusa e Su Siccu

Il lavoro ha riguardato la realizzazione di un collegamento telematico con cavi in fibra ottica dalla struttura polifunzionale sul molo Ichnusa al capannone Nervi, per una lunghezza complessiva di circa 2 km. L'intervento, completato a ottobre 2012, si è reso necessario per poter monitorare efficacemente la zona di Su Siccu, destinata a fruizione turistico-cittadina.

Importo dei lavori eseguiti: 198.380,44 euro.

Lavori di realizzazione di una pista ciclabile nell'ambito del "Programma integrato di interventi per lo sviluppo urbano e per la mobilità ciclabile nell'area vasta di Cagliari"

Nell'ambito dell'Accordo di "Programma integrato per lo sviluppo urbano e la mobilità ciclabile, pedonale e pendolare nell'Area metropolitana di Cagliari" è stata realizzata una pista ciclabile della lunghezza di 400 m con pavimentazione in materiale ecocompatibile lungo la pineta di Bonaria, dove era già presente una passeggiata in trachite; sono stati inoltre installati pali per l'illuminazione della passeggiata e della pista ciclabile, posizionando una balaustra in acciaio inossidabile a protezione della stessa passeggiata, fruibile dall'agosto 2013.

Importo dei lavori eseguiti: 145.890,18 euro.

Restauro e risanamento conservativo per il recupero funzionale dello stabile di via Riva di Ponente

Grazie a questo intervento è stata operata una ristrutturazione interna ed esterna del fabbricato in questione, adibito ad uffici dell'Autorità di sistema portuale, anche per adeguarlo alle disposizioni in

materia di abbattimento delle barriere architettoniche (D.M. 14 giugno 1989, n. 236). L'intervento si è concluso a ottobre 2013.

Importo dei lavori eseguiti: 437.163,64 euro.

Opere di completamento della passeggiata a mare prospiciente la Marina Militare

Con detto intervento, completato a settembre 2013, si è provveduto al posizionamento di un parapetto in acciaio inossidabile lungo la passeggiata sulla quale si affaccia base del Comando Militare Marittimo, provvedendo altresì a lavori di finitura sulla pavimentazione in legno e sul rivestimento della recinzione in calcare di Orosei.

Importo dei lavori eseguiti: 283.292,47 euro.

Realizzazione di stazioni di ricarica per macchine elettriche

L'intervento ha previsto la realizzazione di due stazioni di ricarica per veicoli elettrici a servizio della nautica da diporto e dei crocieristi, posizionate nelle aree della calata via Roma e del molo Ichnusa.

Le strutture, in acciaio, sono state ultimate ad agosto 2015; sulla copertura è possibile installarvi dei pannelli fotovoltaici.

L'intervento rientra nel quadro di sviluppo della "mobilità sostenibile", consistente nello sviluppo e diffusione di mezzi e sistemi che possano garantire un funzionamento ad impatto minimo e che possano contrastare l'inquinamento atmosferico nelle aree urbane; esso è stato realizzato con un finanziamento comunitario nell'ambito del progetto di cooperazione transfrontaliera marittima IT-FR "Porti".

Importo dei lavori eseguiti: 181.725,96 euro.

Realizzazione di una darsena pescherecci

L'intervento ha previsto la realizzazione, nella zona più occidentale, di una darsena per l'ormeggio di tutta la flotta peschereccia attualmente dislocata in diversi punti dello scalo commerciale (pennello Sant'Elmo e molo Bonaria in località Su Siccu; molo Sanità, calata Azuni e calata Sant'Agostino nel porto storico).

Complessivamente possono essere ormeggiate 85 imbarcazioni così suddivise in base alla loro lunghezza: 15 unità da 30 m; 30 da 18÷20 m; 40 da 10÷12 m.

Il progetto contempla la realizzazione di tre pontili ed una banchina di riva a giorno; esso prevede inoltre:

- il dragaggio degli specchi acquei, differenziato in base al pescaggio delle diverse tipologie di imbarcazione;
- la pavimentazione dei piazzali retrostanti i pontili;
- l'installazione degli impianti tecnologici di illuminazione, idrico, antincendio, di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche.

Importo dei lavori: 8.719.711,31 euro.

Ripristino dei fondali e manutenzione delle banchine Garau, Ichnusa, Capitaneria e Rinascita

Il progetto, definitivamente ultimato ad aprile 2016 ha contemplato, anche per venire incontro alle necessità segnalate dalla Marina Militare: l'approfondimento dei fondali antistanti la banchina Garau e la testata del molo Ichnusa; una pulizia del fondale al piede della banchina Ichnusa; interventi di consolidamento al piede del molo Capitaneria nonché alla radice dei moli Sabauda e Rinascita; interventi generalizzati di ripristino dei muri di banchina sugli stessi moli, con sostituzione dei parabordi ove necessario. In corrispondenza dell'angolo della calata Riva di Ponente con lo sporgente Rinascita è stata altresì realizzata una rampa in profilati metallici per rendere più agevole l'attracco di navi ro-ro con portellone poppiero che sempre più numerose scalano il porto commerciale.

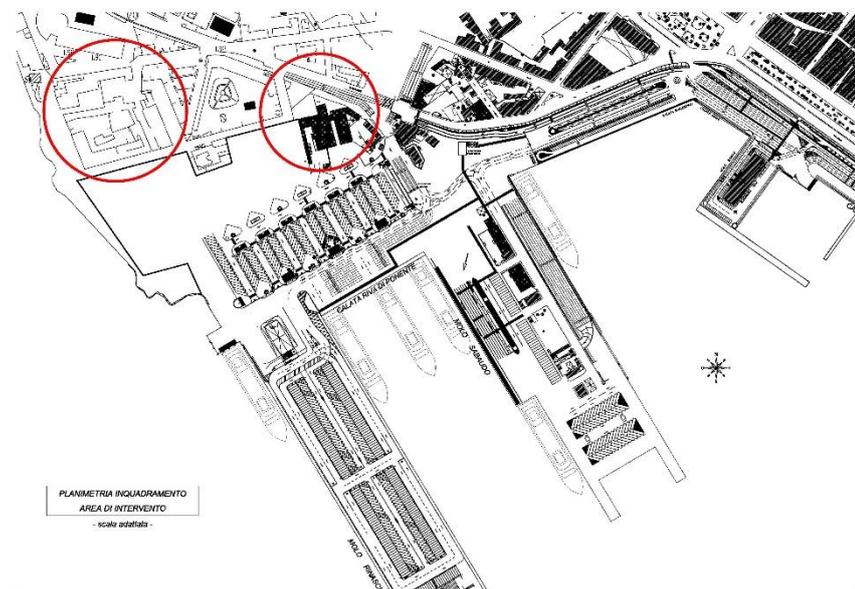
Importo dei lavori: 1.235.071,50 euro.

Riqualificazione della zona di Sa Perdixedda

La zona di Sa Perdixedda risulta occupata da fabbricati fatiscenti ed in precarie condizioni statiche che già in passato hanno necessitato, nei casi più gravi, di interventi di sgombero e demolizione, al fine di non creare condizioni di pericolo per le persone.

I fabbricati ancora presenti sono costituiti da una struttura in conglomerato cementizio armato o in muratura e copertura in cemento amianto.

Da un monitoraggio fatto eseguire nella zona nell'agosto 2012 da una ditta specializzata nel settore è



emerso che tutte le coperture dei suddetti fabbricati necessitano di un intervento di bonifica, da attuare tramite rimozione delle stesse da effettuarsi ai sensi della normativa in materia (artt. 6 e 12, comma 2 della legge 27 marzo 1992, n. 257). Per quanto sopra l'intervento di cui trattasi prevede la rimozione delle coperture in cemento amianto dei fabbricati, nonché la loro demolizione. La riqualificazione della zona, inoltre, è fondamentale in considerazione del fatto che le aree

interessate sono in gran parte adiacenti alla via Riva di Ponente (che costituisce fondamentale arteria di collegamento della città con l'aeroporto, il porto canale, la zona industriale di Macchiareddu, ma anche con le zone turistiche lungo la costa sud-ovest della Sardegna) e per il fatto che, visivamente, rappresenta il primo punto di impatto per l'ingresso alla città prima del raggiungimento del porto, della via Roma e del centro storico urbano.

I lavori sono stati consegnati a luglio 2015 e stati ultimati e collaudati nel 2017.

Importo dei lavori: 713.612,82 euro.

Manutenzione straordinaria dell'impianto di smaltimento delle acque meteoriche della zona Riva di Ponente

L'intervento riguarda la manutenzione dell'impianto di smaltimento delle acque meteoriche dei piazzali utilizzati per il traffico di semirimorchi nella zona Riva di Ponente, la cui sosta risulta attualmente impedita lungo la viabilità portuale a causa del cedimento del supporto delle griglie e delle canale di scolo delle acque piovane, in particolare nelle zone di collegamento alla pavimentazione cementata.

Al fine di risolvere le criticità dovute alle significative e ripetute azioni dinamiche trasferite dal passaggio dei mezzi pesanti sia sulla pavimentazione stradale sia sul sistema griglia-canale, è stato ritenuto necessario eseguire interventi puntuali negli incroci tra il canale e lungo i tratti delle stesse particolarmente dissestati prevedendo il risanamento dei tratti interessati con malte speciali e quello della pavimentazione circostante.

Nell'ambito del medesimo intervento sono stati inoltre adeguati i collegamenti all'impianto fognario al fine di intercettare tutti i reflui (attuali e futuri) di pertinenza della zona Riva di Ponente per poi recapitarli in una apposita vasca di accumulo; dalla vasca i liquami verranno convogliati tramite idoneo impianto di sollevamento ad un collettore che, per gravità, recapiterà i reflui al primo pozzetto d'intercettazione della rete comunale di smaltimento delle acque nere.

La realizzazione dell'opera, i cui lavori sono stati consegnati a dicembre 2015, ha subito un pesante rallentamento a causa della sentenza di fallimento dell'impresa appaltatrice, pronunciata dal Tribunale di Cagliari; a seguito della sentenza intervenuta di revoca del medesimo fallimento la data di ultimazione è stata ad ottobre del 2018.

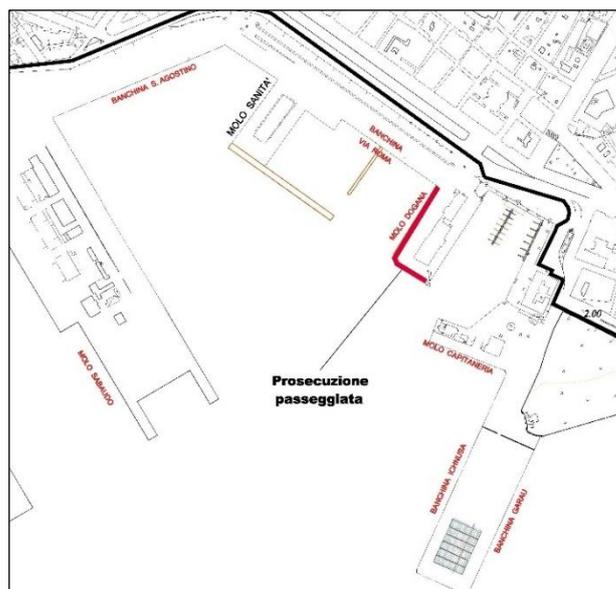
Importo dei lavori: 857.179,50 euro.

Prosecuzione della passeggiata lungo il *waterfront* del Molo Dogana

L'intervento ha consentito il completamento della passeggiata già realizzata sul lungomare della calata via Roma.

Sono state realizzate alcune opere edili e di impiantistica (impianto di illuminazione e sottoservizi tecnologici), opere a verde ed arredo urbano (panchine in legno, fioriere, dissuasori e colonnine a scomparsa, pannelli espositori, portabiciclette, gazebo, sculture in acciaio e parapetto in acciaio inox di protezione contro la caduta a mare, ai fini della sicurezza) ed, infine, verrà realizzata la pavimentazione lungo banchina in lastre di granito, ripristinando, ove possibile, quella già esistente.

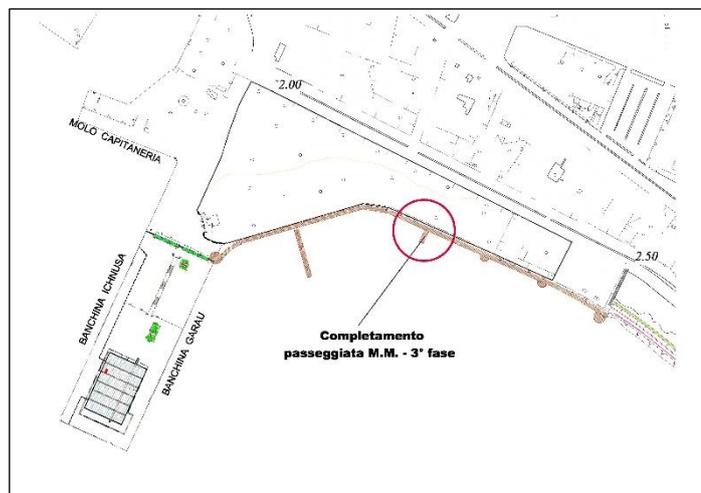
Importo dei lavori: 506.807,31 euro.



Completamento della passeggiata a mare prospiciente la Marina Militare – 3° fase

Nel 2004 è stato stipulato un Accordo di programma tra l'Ente, la Marina Militare ed il Comune di Cagliari per l'attuazione di una serie di interventi finalizzati a riqualificare, per funzioni turistiche, una parte della città non pienamente valorizzata.

In tale ambito l'ente ha già completato la I fase di demolizione del muro di separazione tra le banchine Ichnusa e Garau.



Con l'intervento di realizzazione della passeggiata prospiciente la sede dell'Ammiraglio era ricompresa, nella II fase, la costruzione di un pennello dedicato all'ormeggio del naviglio minore della Marina Militare; dell'opera portuale è stata tuttavia realizzata solo una porzione di 45 m di lunghezza a causa dell'intervenuta rescissione contrattuale con l'impresa appaltatrice.

Successivamente la Marina Militare ha chiesto un cambiamento della configurazione planimetrica della seconda parte del pontile, contemplata

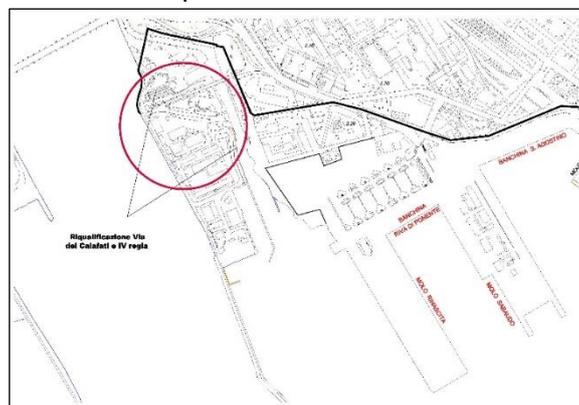
nell'attuale III fase. Tuttavia, al fine di soddisfare le mutate esigenze operative della stessa Marina Militare, il presente intervento ha previsto unicamente la fornitura ed installazione degli arredi portuali (parabordi, bitte, ecc.) e delle indispensabili dotazioni impiantistiche (elettriche, idriche, fonia/dati ed accessorie).

Importo dei lavori: 245.930,89 euro.

A-2 Interventi in corso di programmazione e progettazione

Riqualificazione della zona di via dei Calafati e Quarta Regia

A seguito di un concorso di idee, la Regione Autonoma della Sardegna ha previsto di riqualificare l'area circostante la torre della Quarta Regia prevedendone un uso pubblico ed, in particolare, una fruizione cittadina che potrà essere favorita da mercati all'aperto di degustazione e vendita di prodotti provenienti



dalla mitilicoltura.

L'Ente, al fine di completare il progetto regionale, ha previsto l'intervento di cui trattasi con il quale verranno mantenute le opere portuali di protezione (cioè la scogliera), realizzati degli scali di alaggio e ristrutturata la viabilità esistente.

Verrà, inoltre, realizzato un parco al fine di consentire la fruizione turistica della zona, valorizzando detta parte della città.

Importo presunto dei lavori: 1.000.000,00 euro.

Manutenzione e completamento degli impianti fognari nell'ambito portuale

L'intervento contempla il collegamento alla rete comunale di alcune aree del Porto Vecchio, attualmente sprovviste di impianto fognario a rete; è inoltre inclusa la manutenzione straordinaria, l'ampliamento ed ammodernamento del sistema fognario di acque nere a servizio delle aree del Porto Canale.

Per quanto concerne il Porto Vecchio è previsto un collegamento al collettore comunale a beneficio di alcune utenze site sul molo Capitaneria tramite idonee tubazioni; identica necessità riguarda la calata dei Trinitari nella zona di Su Siccu.

Relativamente al Porto Canale ci si prefigge l'obiettivo di rendere più efficiente e funzionale la stazione di sollevamento dei liquami esistente negli spazi sterrati retrostanti il "Villaggio Pescatori", in località Giorgino; detto impianto si presenta oggi vetusto e non più in grado di soddisfare l'accresciuto carico di utenze che da esso dipendono.

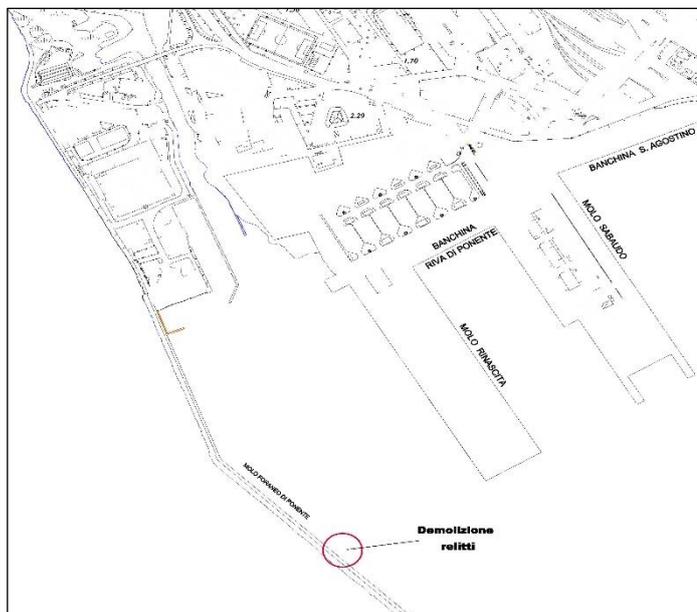
Importo presunto dei lavori: 660.000,00 euro.

Demolizione dei relitti presenti presso il molo foraneo di Ponente

La c.d. "mezzaluna" o diga foranea di sottoflutto ricade all'interno della zona F, sottozona F4, del piano regolatore portuale, che include la ristrutturazione del molo al fine di renderlo fruibile, successivamente ad un parziale allargamento dello stesso ed altre opere connesse, sia quale passeggiata di collegamento al parco della Quarta Regia sia per l'ormeggio di imbarcazioni in occasione di manifestazioni veliche.

In corrispondenza del molo foraneo, ad una distanza approssimativa di 650 m dalla via dei Calafati, insistono tre relitti di imbarcazioni, ossia una nave da carico lunga 55 m circa, una chiatta in ferro di circa 40 m ed un peschereccio in legno ormai completamente affondato.

Con il presente intervento, che consiste essenzialmente in un'operazione di bonifica ambientale degli specchi acquei portuali, si intende pertanto provvedere alla rimozione dei succitati relitti attraverso la demolizione, il



recupero e lo smaltimento in discarica o ferriera dei materiali recuperati.

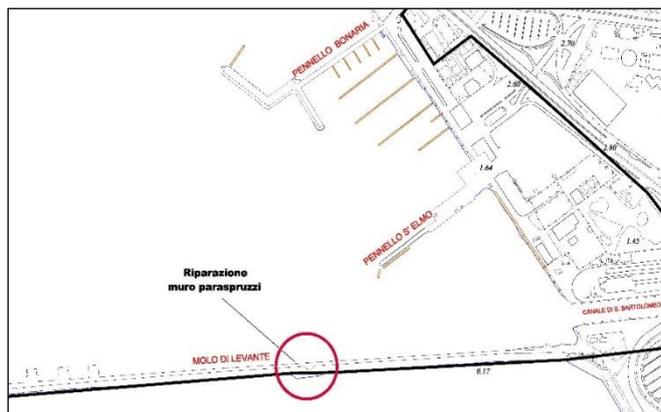
Importo presunto dei lavori: 100.000,00 euro.

Riparazione del muro paraonde del molo foraneo di Levante

Nella primavera del 2013, a causa di eccezionali condizioni meteomarine, si è verificato il crollo parziale del muro paraonde della diga foranea di Levante e di parte della preesistente muratura a gravità.

Le parti di muratura crollate, allo stato attuale, sono state depositate lungo il bordo interno del molo, al fine di garantire la viabilità di emergenza, mentre non sono state rimosse le parti cadute a mare.

L'intervento prevede la rimozione e lo smaltimento delle macerie ed il ripristino del tratto di muro interessato dal crollo di cui trattasi. Importo presunto dei lavori: 300.000,00 euro.



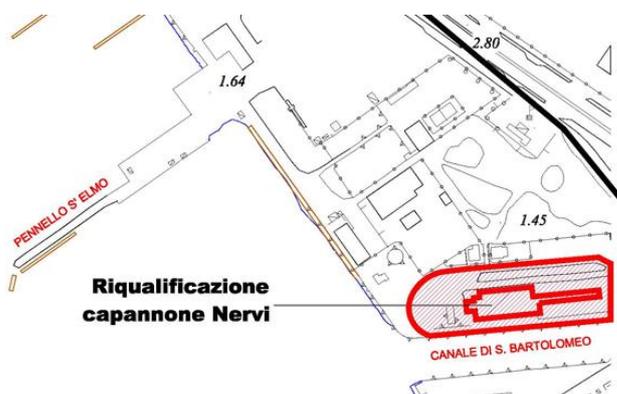
A-3 Interventi in corso di esecuzione

Riqualificazione del capannone Nervi

L'Ente ha stipulato col Comune di Cagliari e col Ministero delle Infrastrutture l'accordo denominato "contratto di valorizzazione urbana" in data 28.05.2013, col quale è stato destinato un fondo pari a 3,73 milioni di euro per la riqualificazione del capannone Nervi.

Col succitato finanziamento si è proceduto ad appaltare, e sono in corso di realizzazione, i seguenti interventi:

- riqualificazione ambientale dell'area circostante il capannone, mediante realizzazione di opere a verde, percorsi pedonali e ciclabili, impianto di illuminazione degli stessi e posizionamento di arredi (importo lavori € 1.767.372);
- risanamento statico del corpo scala del capannone Nervi e di manutenzione della struttura in ferro del carroponete (importo lavori € 611.346), completando pertanto l'intervento di infrastrutturazione eseguito nel 2012;
- consolidamento statico della banchina esistente fronte il capannone, avente una lunghezza di circa 330 m e realizzata in pietra calcarea con coronamento granitico (importo lavori € 843.836);
- realizzazione della passeggiata lungo la banchina del padiglione Nervi e del completamento della pavimentazione (importo lavori € 842.837);
- manutenzione e risanamento della gru posizionata lungo la banchina antistante il capannone Nervi (importo lavori € 308.973).



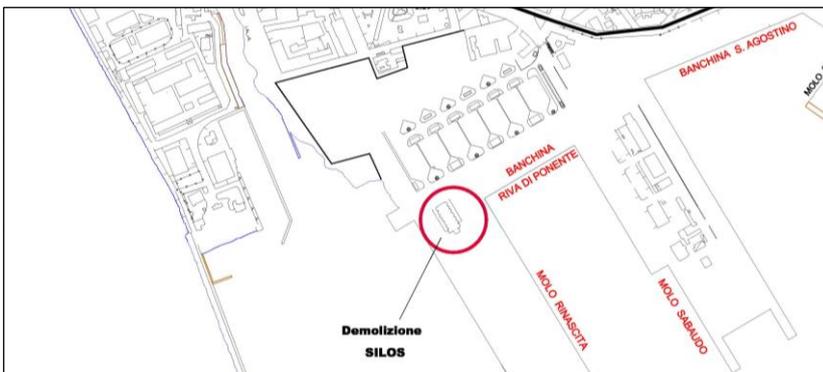
Importo presunto dei lavori: 4.054.036,57 euro.

Riqualificazione/demolizione dei silos e delle aree circostanti la zona Riva di Ponente

Alla fine dell'anno 2011 si è verificato un cedimento strutturale di una cella dei silos cerealicoli, con l'apertura di una breccia sulla parete e la fuoriuscita dei prodotti in essa contenuti.

Lo stato di degrado strutturale, che ha determinato il cedimento sopra indicato, è stato rilevato anche in altre celle che mostrano i ferri d'armatura scoperti a causa dell'usura del copriferro. Pertanto, il Comando dei Vigili del Fuoco ha dichiarato l'inagibilità della struttura e l'ente, con successiva ordinanza, ha provveduto all'interdizione a mezzi e persone di tutta l'area interessata.

L'intervento prevede la riqualificazione, con demolizioni, di tutto il complesso,



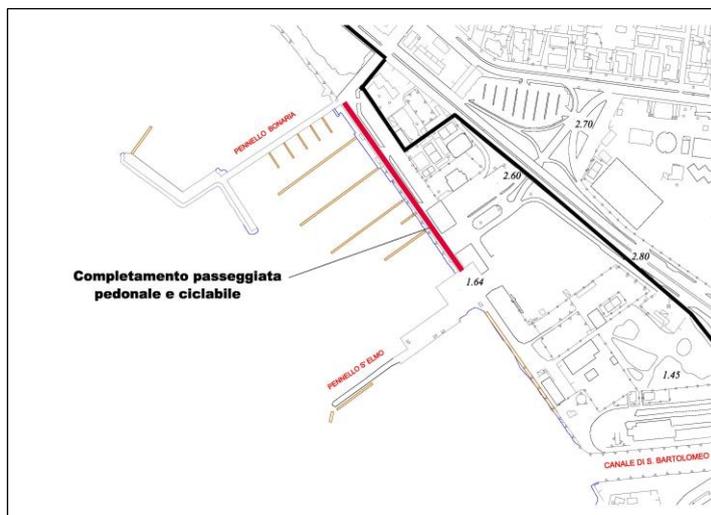
fatto costruire negli anni '70 dal Consorzio Agrario della Provincia di Cagliari.

La struttura, costituita dalle celle e dalla torre macchine in c.a., comprende la struttura metallica della torre mobile su binario. Si provvederà, inoltre, alla risistemazione della pavimentazione interessata da eventuali interventi di demolizione.

Importo dei lavori: 1.027.499 euro.

Completamento della passeggiata pedonale e ciclabile e sistemazione della viabilità in zona Su Siccu

L'intervento prevede la prosecuzione della passeggiata pedonale e ciclabile recentemente realizzata a ridosso della pineta di Bonaria e che conduce sino al capannone Nervi, dove è previsto un parco ed un ponte ciclo – pedonale per il collegamento dell'intera area al lungomare di Sant'Elia. Verrà, inoltre, prevista un'adeguata viabilità fronte le sedi delle Società sportive.



Importo dei lavori: 2.151.187 euro.

Lavori di realizzazione di una struttura ombreggiante per il percorso pedonale della zona S. Agostino

L'intervento prevede la realizzazione di una struttura ombreggiante sul percorso pedonale individuato per i crocieristi sulla calata S. Agostino tra le corsie di accumulo per le autovetture destinate all'imbarco, al fine di renderlo più confortevole, specie nelle ore più calde della giornata, anche in considerazione della notevole lunghezza (circa 140 m). Importo dei lavori: 283.744 euro.



Lavori di realizzazione della rete fognaria in loc. Su Siccu, dal pennello S. Elmo al capannone Nervi

L'intervento prevede la realizzazione rete fognaria dal pennello S. Elmo al la zona del padiglione Nervi, sino ad oggi non infrastrutturata, al fine di consentire l'allaccio ai concessionari ivi presenti, nonché al fine di servire anche il succitato padiglione. Importo dei lavori: 426.307 euro.

Progetto speciale 2: Realizzazione check point presso il varco di Sant'Agostino del porto di Cagliari compresa area servizi

L'intervento riguarda la realizzazione del nuovo check point da ubicarsi in area sterile presso il molo Sabauda del porto storico di Cagliari.

La necessità di realizzare una nuova struttura destinata a check point nasce dal fatto che l'edificio esistente, presso il quale attualmente sono effettuati i controlli su passeggeri e bagagli, risulta logisticamente inadeguato a garantire i livelli di controllo previsti nel piano di sicurezza del porto di Cagliari.

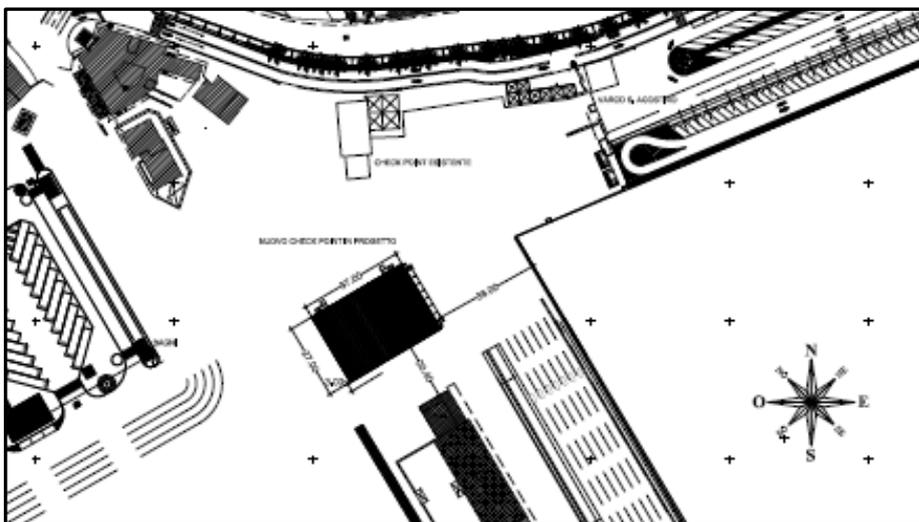


Infatti, con il programma di approdi Cagliari in previsione del considerevole incremento di utenza atteso.

proposto dalla Compagnia Costa Crociere con la sola nave Costa Smeralda, l'incremento del numero dei passeggeri in transito nel porto di Cagliari è stimabile in circa 120.000 persone a stagione.

Inoltre, poiché l'edificio esistente è costituito da una struttura provvisoria lo stesso non offre, già adesso, il necessario comfort per i passeggeri sia dal punto di vista del benessere climatico minimo da garantire sia per quanto attiene l'erogazione di servizi primari quali la disponibilità dei servizi igienici.

Alla luce di quanto sopra esposto dunque l'obiettivo principale del progetto è quello di contemperare esigenze di security con quelle di adeguata accoglienza degli utenti del porto di Cagliari.



In data 24.11.2020 il Provveditorato per le OO.PP. del Lazio, dell'Abruzzo e della Sardegna ha emanato il Provvedimento finale autorizzativo del progetto definitivo che, verificato con esito positivo dal RUP, è stato approvato con Decreto del Presidente n. 492 del 18.12.2020.

B – PORTO CANALE

B-1 Interventi ultimati

Banchinamento del lato s o del bacino di evoluzione - 1° lotto

Lungo il lato Sud-Ovest del bacino di evoluzione è stata realizzata una banchina della lunghezza di 500 m e della larghezza di 50 m destinata alla movimentazione delle merci convenzionali, in particolare di quelle alla rinfusa.

Complessivamente sono disponibili n.2 ormeggi della lunghezza di circa 250 m per l'attracco di navi con elevato dislocamento (fino a 100.000 DWT) e piazzali sui quali vengono utilizzate gru semoventi di portata fino a 60 t. La banchina è dotata di bitte da 200 t con interasse pari a 25 m.

La banchina è pienamente operativa dall'agosto 2013.

Importo dei lavori eseguiti: 15.387.090,10 euro.

Completamento del banchinamento lato Sud del bacino di evoluzione - 2° lotto

Con il completamento dei lavori di banchinamento del lato Sud del bacino di evoluzione fino all'intersezione con la sponda ovest è stato realizzato un tratto banchinato della lunghezza di circa 350 m, per il quale è stata adottata la stessa soluzione costruttiva utilizzata per i banchinamenti del primo stralcio funzionale.

I piazzali retrostanti la banchina hanno una larghezza di 53 m ed i fondali sono stati dragati fino alla quota di -12 m, con possibilità di approfondimento sino alla quota di -16.00 m s.l.m.

Con detta opera tutto il lato Sud del bacino di evoluzione, lungo 600 m circa, può ora essere utilizzato per l'ormeggio di navi con elevato dislocamento (fino a 100.000 DWT); sulle superfici banchinate possono operare gru semoventi aventi portata fino a 60 t.

La banchina è pienamente operativa dal gennaio 2014.

Importo dei lavori eseguiti: 13.993.990,08 euro.

Infrastrutturazione delle aree in zona G2E destinate al distretto industriale ed alla zona franca

Con detto intervento, completato nel gennaio 2014, è stata realizzata parte della viabilità di collegamento fra le due sponde del porto, necessaria per l'insediamento di attività di manipolazione delle merci, che possano usufruire dell'esistente container terminal e delle banchine realizzate nella sponda Sud del bacino di evoluzione.

Importo dei lavori eseguiti: 2.609.186,64 euro.

Infrastrutturazione delle aree in zona G2E*

L'intervento, regolarmente ultimato nel dicembre 2012, ha riguardato la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria delle aree d'ingresso al container terminal, aventi una superficie di circa 190.000 m² e finalizzate alla realizzazione di: lotti edificabili di diverse dimensioni destinati all'insediamento di attività industriali ed affini connesse ai traffici marittimi; operazioni commerciali connesse e interconnesse alla logistica e all'interscambio delle merci; attività produttive legate all'esercizio della zona franca; aree per servizi funzionali alle attività portuali, attività industriali al servizio della nautica, aree destinate alla realizzazione di edifici per uffici, servizi e attività direzionali, così come previsto dal piano regolatore portuale.

Importo dei lavori eseguiti: 4.191.772,51 euro.

Realizzazione di un posto di ispezione frontaliero (P.I.F.)

I Posti d'Ispezione Frontalieri sono Uffici periferici del Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali, designati e riconosciuti a norma dell'articolo 6 del decreto legislativo 25 febbraio 2000, n. 80 e/o dall' articolo 6 del decreto legislativo n. 93 del 3 marzo 1993, per l'esecuzione dei controlli veterinari sui prodotti/animali in provenienza da paesi terzi. Lo scopo di tali postazioni è quello di poter sottoporre a controllo (dal punto di vista documentario, fisico e di identità) i suddetti prodotti, al fine della loro introduzione nella Comunità.

Per quanto sopra anche in zona G2E* è stato realizzato un P.I.F., ormai in funzione dal mese di aprile del corrente anno.

Importo dei lavori eseguiti: 1.170.131,89 euro.

Realizzazione di una struttura da adibire a spogliatoi, docce, bagni e mensa ad uso comune

Per il trasferimento del traffico merci alla rinfusa nei nuovi banchinamenti del bacino di evoluzione (ed utilizzare il Molo Rinascita, dove si svolgeva detto traffico, prioritariamente per le navi da crociera così come stabilito dal Comitato Portuale nella seduta del 16/02/2012 con Delibera n. 111) sono state realizzati uffici e servizi igienici per gli operatori portuali nonché la garitta per il servizio di controllo di competenza della Guardia di Finanza e per le esigenze di security. Dette strutture sono disponibili dal giugno 2013.
Importo dei lavori eseguiti: 464.809,02 euro.

Realizzazione di due capannoni

Sono stati realizzati 2 capannoni prefabbricati, disponibili dal marzo u.s. e adibiti ad officina per il pronto intervento sui mezzi delle imprese portuali a seguito del trasferimento del traffico merci alla rinfusa nei nuovi banchinamenti del bacino di evoluzione.
Importo dei lavori eseguiti: 791.328,56 euro.

Infrastrutturazione primaria dell'avamposto Est per l'attività cantieristica – 1° lotto funzionale

L'avamposto orientale è stato destinato dal Piano regolatore portuale all'insediamento di attività cantieristiche e di servizio per la nautica da diporto di media e grande dimensione ed alla realizzazione di spazi destinati all'attività espositiva, anch'essa connessa con la nautica.

Oltre all'insediamento di nuove iniziative, le opere consentiranno il trasferimento delle attività di cantieristica e di rimessaggio attualmente insediate nella zona di Su Siccu e di Sa Perdixedda del Porto Vecchio di Cagliari, che è opportuno vengano svolte in aree meno pregiate e, comunque, non in prossimità di zone urbanizzate. Il trasferimento di dette attività è, inoltre, necessario per poter attuare gli interventi di riqualificazione del porto vecchio di Cagliari, previsti negli strumenti programmatori dell'Ente.

Nella I fase l'intervento ha previsto esclusivamente la realizzazione di opere a terra, consistenti in viabilità, piazzali e reti tecnologiche (rete di distribuzione dell'acqua potabile ed industriale, rete fognaria nera, smaltimento delle acque meteoriche, intercettazione e deviazione del canale delle acque meteoriche esistenti, impianto antincendio, impianto elettrico e di illuminazione).

I lavori sono stati definitivamente ultimati nel mese di aprile dell'anno 2014.

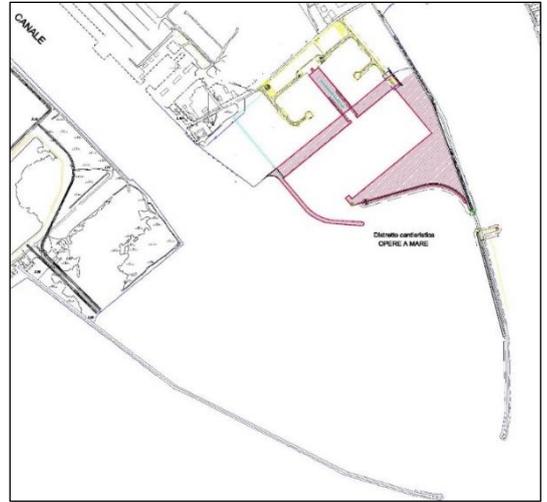
Importo dei lavori eseguiti: 6.146.420,76 euro.

B-2 Interventi in corso di programmazione e progettazione

Occorre preliminarmente evidenziare che con sentenza del Consiglio di Stato n. 433/2014 depositata il 3 dicembre 013 è stato disposto l'annullamento della IV delimitazione delle aree demaniali marittime del Porto canale. Il relativo ricorso per revocazione è andato in perenzione.

Ciò determina le seguenti criticità:

- Gran parte delle aree in zona G2E del piano regolatore portuale, da destinare a funzioni portuali, industriali e servizi logistici, risultano ora di proprietà del CACIP ed inoltre la linea di demarcazione tra le medesime ed il demanio marittimo presenta un andamento fortemente irregolare. Il previsto intervento di infrastrutturazione (2° lotto) non è perciò realizzabile, né è possibile una razionale ed efficiente infrastrutturazione delle aree rimaste al demanio marittimo.
- Il 3° lotto di completamento della viabilità interna non è realizzabile: il raccordo alla S.S. 195 interessa infatti aree che risultano ora private o non più ricadenti sul demanio marittimo. Di conseguenza non può essere utilizzata un'opera esistente per la quale sono già stati spesi oltre 2,7 milioni di euro; neppure possono collegarsi funzionalmente le banchine e le aree situate sulle sponde del canale navigabile.
- L'Ente ha avviato l'iter per l'ottenimento delle autorizzazioni ambientali sul progetto definitivo di realizzazione di un terminal per navi Ro-Ro (I fase) nell'avamposto occidentale, finanziato per circa 19 milioni di euro dalla Regione Sardegna. La funzionalità del terminal è correlata ad un efficiente collegamento con la rete viaria sarda attraverso due collegamenti: il principale permette l'utilizzo dello svincolo esistente sul lato Nord-ovest del porto, quello secondario sfrutta un adeguamento della ex S.S. 195. Tuttavia la situazione odierna non consente impedisce detti collegamenti e rende l'opera non funzionale.
- È stato recentemente approvato il progetto definitivo di prolungamento della banchina del container terminal, con retrostanti piazzali per una superficie di circa 86.000 m²: a causa dell'attuale limite tra demanio e aree private l'opera non è realizzabile.



Nessuno dei succitati interventi, per i quali non sono state assegnate ulteriori risorse, è al momento proponibile per ottenere finanziamenti TEN-T.

Va inoltre aggiunto che l'avamposto Est, destinato alla cantieristica, è completamente separato dalle restanti aree portuali.

Completamento della viabilità interna - 3° lotto



L'intervento ha permesso l'adeguamento dello svincolo esistente sul lato Nord-Ovest del porto per raccordare la viabilità portuale alla S.S. 195 in località Macchiareddu verso qualsiasi direzione. Lo svincolo, opportunamente adeguato sulla base del progetto redatto dal CACIP, sarà inoltre funzionale per smaltire il traffico di mezzi pesanti derivante dall'entrata in funzione del terminal per navi ro-ro previsto nell'avamposto ovest.

Importo presunto dei lavori: 935.790,59 euro.

Distretto della cantieristica, opere a mare (2° lotto funzionale)

Il Piano regolatore portuale ha destinato l'avamposto Est del porto canale all'insediamento di attività cantieristiche e di servizio per imbarcazioni da diporto di media e grande dimensione ed alla realizzazione di spazi destinati all'attività espositiva, anch'essa connessa con la nautica.

L'intervento è stato oggetto di un adeguamento tecnico funzionale del piano regolatore portuale già approvato dal Comitato portuale e dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Oltre all'insediamento di nuove iniziative, le opere consentiranno il trasferimento delle attività di cantieristica e di rimessaggio attualmente insediate nella zona di Su Siccu e di Sa Perdixedda del Porto Vecchio di Cagliari, che è opportuno vengano svolte in aree meno pregiate e comunque non in prossimità di zone urbanizzate. Il trasferimento di dette attività è inoltre necessario per poter attuare gli interventi di riqualificazione del porto vecchio previsti negli strumenti programmatori dell'ente.

L'intervento complessivo è stato suddiviso in tre fasi.

Con la prima fase, già ultimata, sono state completate le opere a terra ed in particolare viabilità, sottoservizi, illuminazione pubblica.

La seconda fase prevede la realizzazione delle seguenti opere a mare:

- avanzamento dell'attuale linea di costa di circa 50 m con la realizzazione di una banchina di riva di lunghezza pari a circa 120 m;
- predisposizione degli scali di alaggio e varo per i travel lift, la cui installazione è a carico dei futuri concessionari;
- canale interno all'avamposto tale da consentire a tutti i lotti un affaccio diretto sul mare;
- dragaggio del fronte avampostuale per una larghezza di 100 m sino alla quota di -5 m s.l.m.m., per consentire l'accostamento delle imbarcazioni alla banchina;
- moli di protezione dello specchio acqueo antistante la banchina, con la realizzazione anche di vasche di colmata che potranno essere utilizzate per accogliere il materiale proveniente dal succitato dragaggio.

Verrà inoltre aperto un varco di circa 80 m nella diga foranea di Levante onde consentire un accesso delle barche al distretto evitando commistioni ed interferenze col traffico delle navi portacontainer che transitano per l'imboccatura del porto.

La terza ed ultima fase prevede la realizzazione delle vasche di colmata in corrispondenza dei moli di protezione.

Importo presunto dei lavori: 26.182.433,45 euro.

Prosecuzione del banchinamento del lato di Levante

L'intervento contempla il completamento del banchinamento sul lato Nord-est, consentendo pertanto l'ampliamento del container terminal per una superficie complessiva di oltre 86.000 m².

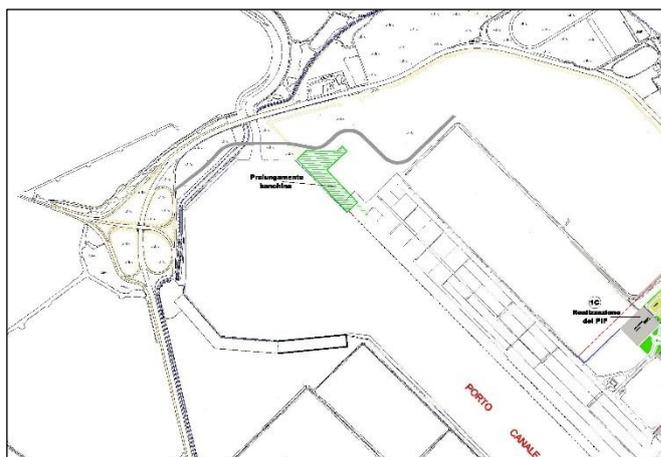
In particolare il 1° lotto funzionale dell'intervento prevede:

- il banchinamento di ulteriori 317,50 m di banchina, provvista dei relativi arredi portuali (bitte e parabordi);
- la pavimentazione del piazzale (esteso su una fascia della larghezza di 25 m) e di un'area retrostante d'ingresso di superficie pari a 7.300 m² circa, con masselli di calcestruzzo posati su letto in sabbia;
- il dragaggio del fondale fino alla quota di -16.00 m s.l.m.m.;
- la realizzazione degli impianti idrici (acqua potabile ed industriale antincendio con rispettivi volumi di riserva idrica ausiliaria) come pure dell'impianto elettrico.

La parte settentrionale del porto, in prossimità del bacino di evoluzione, potrà essere così utilizzata per l'ormeggio di navi con elevato dislocamento (fino a 100.000 DWT) servite da gru terrestri di portata fino a 60 t a 10 m.

Con decreto del Commissario n.79/16 del 16.05.2016, rilevato che l'intervento ricade in aree interessate dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 433/2014, è stato stabilito che nessuna autorizzazione di spesa verrà emanata in pendenza della definitiva decisione sulla titolarità delle medesime zone.

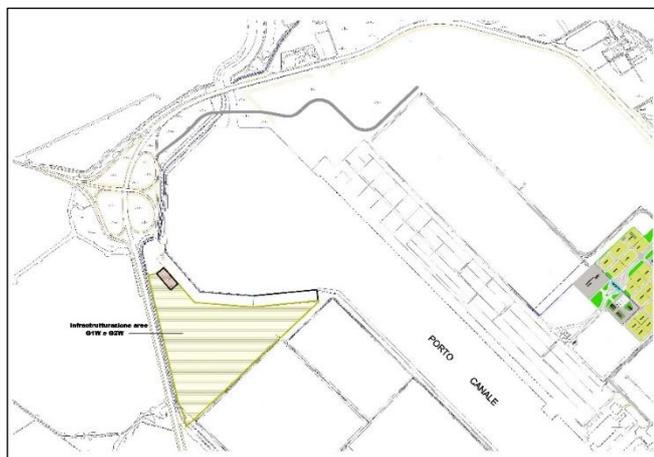
Importo presunto dei lavori (1° lotto): 28.560.112,23 euro.



contemporaneamente, con azionamento mediante motore elettrico trifase auto frenante, con comando da quadro bordo macchina installato su pilastro.

Importo presunto dei lavori: 587.972,99 euro.

Infrastrutturazione delle aree G1W e G2W



L'intervento prevede l'infrastrutturazione delle aree retrostanti i nuovi banchinamenti del bacino di evoluzione, individuate con le sigle G1W e G2W nel piano regolatore portuale, per una superficie di circa 23 ettari. In particolare, l'intervento prevede: una rotonda d'ingresso alle aree portuali dallo svincolo esistente, una viabilità prossima al canale esistente sul lato ovest, un'area di rispetto per le esigenze di security dalla banchina, una viabilità lungo il perimetro della banchina lato terra e viabilità intermedie di collegamento con la viabilità principale

dei singoli lotti, parcheggi pubblici, aree a verde, nonché tutta la parte impiantistica (impianto di illuminazione con sorgenti luminose ad alta efficienza, impianto di smaltimento delle acque meteoriche, impianto fognario, impianto di distribuzione dell'energia elettrica, impianto idrico per l'acqua potabile ed industriale, cavidotti per le fibre ottiche - rete telematica - e per la distribuzione dell'energia elettrica).

Importo presunto dei lavori: 12.284.607,21 euro.

Parco della Chiesa di Sant'Efisio

L'intervento prevede la realizzazione di un parco nell'avamposto Est in corrispondenza della Chiesa di Sant'Efisio, con interventi funzionali alla fruizione del parco stesso, quali piantumazione, sistemazione del terreno, sistemazione della viabilità pedonale o di servizio.

In particolare, la vegetazione dovrà essere costituita da specie contenute nella flora autoctona ed i percorsi pedonali dovranno essere realizzati con materiali lapidei o in tavolati di idonee essenze.

Sono previste, inoltre, attrezzature per il gioco, lo svago e la fruizione del paesaggio, come terrazze o torrette panoramiche, piccoli chioschi per il ristoro, tettoie per la creazione di zone ombreggiate, recinzioni a giorno.

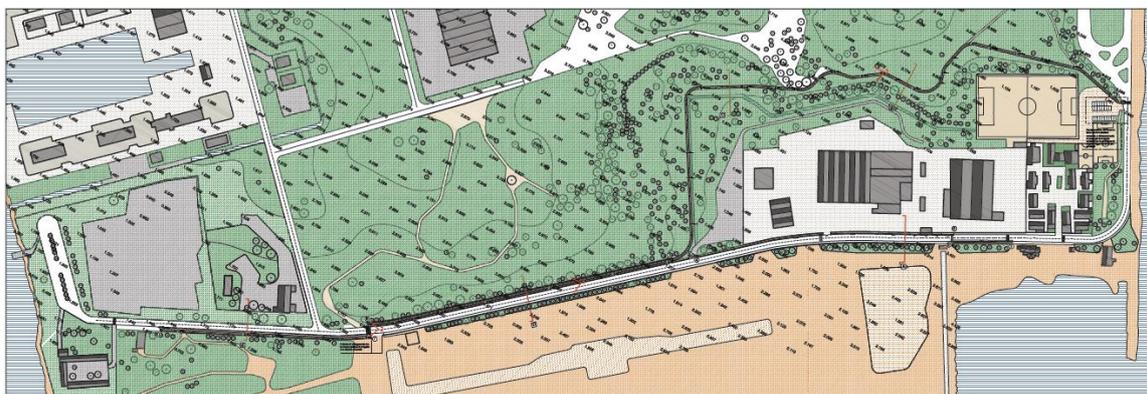
L'intervento rappresenta un'opera di mitigazione nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale delle opere a mare del distretto della cantieristica.

Importo presunto dei lavori: 642.325,28 euro.



Lavori di realizzazione di un percorso viabile, pedonale e ciclabile dal villaggio dei pescatori alla chiesa di S. Efsio presso l'avamposto est del Porto Canale

L'intervento costituisce un'opera compensativa e di mitigazione dei lavori di realizzazione delle opere a mare del distretto della cantieristica (2° lotto funzionale).



Infatti, in sede di conferenza dei servizi per l'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica per il succitato intervento, il Servizio Tutela Paesaggistica della RAS ha richiesto "un percorso viario / pedonale / ciclabile, alberato e modulato alla scala paesaggistica (elementi di arredo - esemplari arborei di pregio - spazi sosta di belvedere - illuminazione - elementi di comunicazione - eliminazione delle barriere architettoniche) del tratto viario che collega il villaggio pescatori e la Chiesa di S. Efsio, al fine di raccordare adeguatamente i due tasselli superstiti della configurazione originaria dei luoghi".

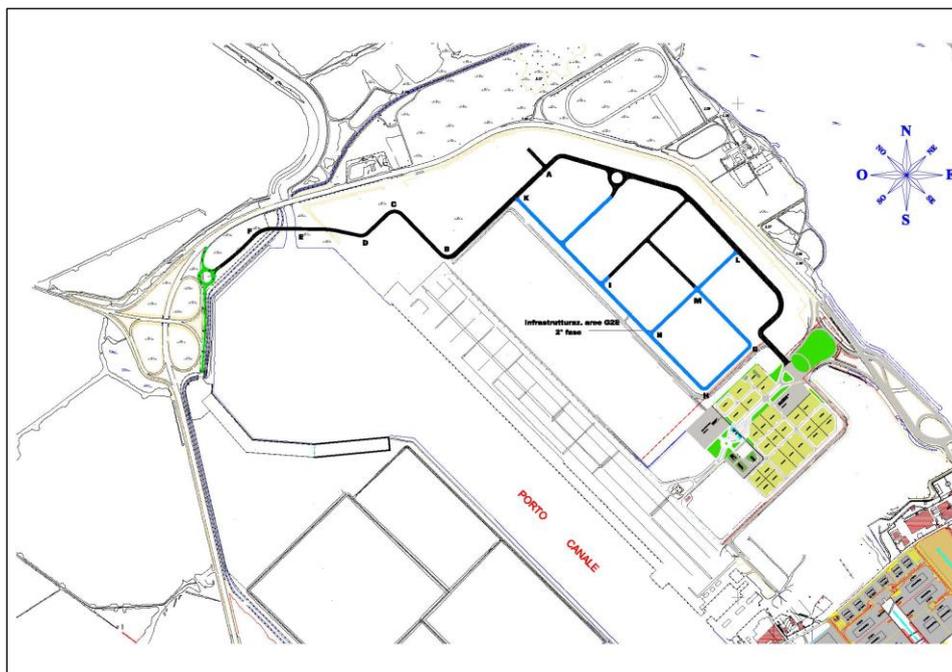
Importo presunto dei lavori: 647.565 euro.

Infrastrutturazione delle aree G2E destinate a funzioni portuali, industriali e servizi logistici – 2° lotto

La zona G2E del Piano regolatore portuale è un'area di circa 89 ettari retrostante le banchine del container terminal destinata a funzioni portuali, industriali e servizi logistici.

L'opera si integra e completa quanto già realizzato dal CACIP, cui è stata affidata la redazione della progettazione, per costituire una rete viaria e di sottoservizi necessaria a consentire l'insediamento delle attività ivi previste.

Conformemente al piano regolatore portuale ci si prefigge l'obiettivo di sviluppare la zona di cui trattasi per attività ad elevato valore aggiunto di logistica e di manipolazione delle merci containerizzate che, grazie alla presenza del terminal di transhipment, possa determinare una ricaduta economica ed occupazionale sull'intero territorio.



Importo presunto dei lavori: 8.138.415,67 euro.

Manutenzione straordinaria dell'impianto idrico

Tenuto conto che negli ultimi anni si sono resi necessari frequenti e costanti interventi di manutenzione dell'impianto idrico (acqua potabile ed acqua industriale), realizzato circa 25 anni fa in polietilene per conto dell'allora CASIC (oggi CACIP), si prevede la sostituzione delle linee ormai obsolete con nuove tubazioni nelle zone in cui non devono realizzarsi opere di infrastrutturazione.

Importo presunto dei lavori: 650.000,00 euro.

C – TERMINAL PETROLCHIMICI

C -1 Interventi in corso di programmazione e progettazione

Realizzazione del porto per imbarcazioni di servizio

In località Porto Foxi, in prossimità dei terminali petrolchimici ivi esistenti in Comune di Sarroch, conformemente al piano regolatore portuale è prevista la realizzazione di un porto destinato alle imbarcazioni di servizio (Capitaneria, ormeggiatori, piloti, rimorchiatori, etc.) che attualmente, in condizioni meteomarine avverse, riparano nel porto di Cagliari e nel porticciolo di Perd'e Sali.

Il 1° lotto funzionale dell'intervento complessivo prevede le seguenti opere:

- un molo di sopraflutto e di sottoflutto che delimiteranno un bacino che verrà dragato alla quota di - 3.00 m come pure il relativo canale di accesso;
- pavimentazione dei terrapieni a servizio dei banchinamenti dei moli e dei tratti di radicamento a terra degli stessi;

- viabilità interna di collegamento tra i due moli;
- recinzione delle aree portuali;
- arredi essenziali delle nuove banchine (quali bitte ed anelloni);
- predisposizione degli impianti idrico, elettrico ed antincendio;
- posa in opera, sulla testata dei moli, di fanali a luce verde ed a luce rossa per la segnalazione dell'imboccatura portuale equipaggiati con impianti autonomi dotati di pannelli solari.

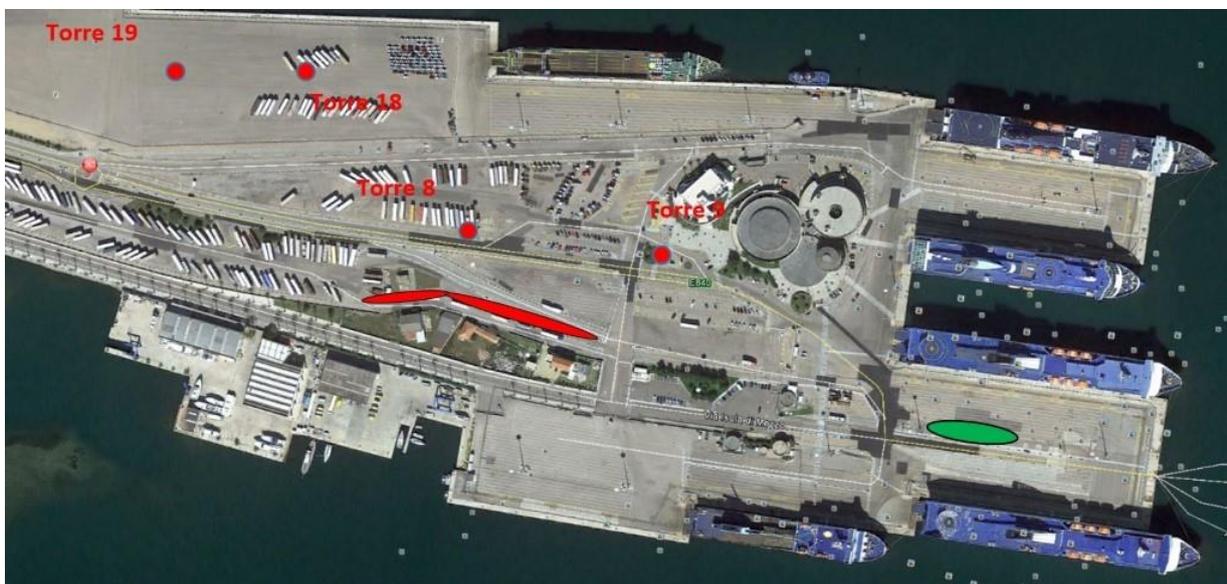
Importo presunto dei lavori (1° lotto): 10.000.000,00 euro.

OLBIA

Tra i lavori previsti nel Programma annuale e triennale delle opere 2021-2023 rientrano:

Lavori di manutenzione straordinaria per la realizzazione delle torri faro 8 e 9, 18 e 19 e di un tratto di illuminazione stradale nel porto Isola Bianca.

È prevista la nuova installazione di n. 4 torri faro nel porto Isola Bianca ad Olbia e della realizzazione di un sistema di illuminazione stradale con proiettori a tecnologia led. L'intervento comprende anche il trasporto e lo smaltimento di due torri faro allocate al molo 8 e non riutilizzabili.



Area intervento dei lavori di manutenzione straordinaria per la realizzazione delle torri faro 8 e 9, 18 e 19 e di un tratto di illuminazione stradale nel porto Isola Bianca.

Porto Cocciani molo sud. Fornitura e posa in opera di tre bitte, dell'allargamento della scassa dei moli 5-6 di Olbia e manutenzione straordinaria in ambito portuale

È previsto il posizionamento di tre bitte nel molo Cocciani e la sistemazione delle scasse dei moli 5 e 6 e la manutenzione sulle banchine.

Importo del finanziamento pari a € 735.000,00

Realizzazione di pensiline a copertura dei varchi per lo svolgimento delle operazioni di controllo mezzi e persone in ambiente protetto presso il porto Isola Bianca di Olbia

Si intende, con il presente intervento, aumentare i livelli di sicurezza delle operazioni portuali a supporto del personale di Security e degli utenti.

L'intervento è finanziato con € 350.000,00

Lavori strutturali per adeguamento sismico stazione marittima Olbia

Con il presente intervento si intende adeguare sismicamente l'immobile alla normativa vigente con attività volte a potenziare alcune parti strutturali dell'edificio.

GOLFO ARANCI

Lavori di rifacimento del manto bituminoso nel porto commerciale



A completamento della campagna di manutenzione del Porto Commerciale di Golfo Aranci e in prosecuzione con i lavori eseguiti nel 2017 nell'area del pontile Est, è stata avviata una progettazione finalizzata alla realizzazione del nuovo manto bituminoso nella restante area del porto ad accesso ristretto. Detta progettazione, attualmente allo stadio definitivo e verifica, prevede il ripristino della segnaletica stradale orizzontale e verticale, i percorsi pedonali e le aree di sosta, il ripristino delle pendenze per il corretto

smaltimento delle acque piovane nelle apposite caditoie, anch'esse soggette a verifica ed eventuale ripristino. È previsto il rifacimento dei pannelli metallici a protezione della scassa all'accosto alternativo e la manutenzione dei muri perimetrali del bacino ferroviario in coerenza con le opere di precedente realizzazione.

Lavori di rifacimento delle velette, trattamento e tinteggiatura delle parti strutturali delle rampe del porto

Tale intervento, reinserito nel 2021 nel Programma triennale delle OO.PP. consentirà la messa in sicurezza della rampa e dell'area di accesso al porto di competenza dell'AUTORITÀ. La progettazione attualmente allo stadio esecutivo prevede un'approfondita ristrutturazione delle strutture portanti ricadenti in area demaniale, con una particolare attenzione all'inserimento nel contesto paesaggistico. La conferenza di servizi a cui è stato sottoposto questo intervento ha avuto parere favorevole senza prescrizioni.



Vista rampa facciata Nord – stato attuale



Vista rampa facciata Nord – progetto

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 quanto riguarda tale opera, come predetto, è stato stipulato il contratto con la ditta aggiudicatrice dei lavori in data 16.12.2019 a seguito dell'emissione del Decreto VIA 35/2018 ed attualmente sono in fase di acquisizione i nulla osta ambientali ed è in fase di verifica il progetto esecutivo.

In un'ottica di crescita delle potenzialità del porto, l'ente ha concluso i lavori relativi al "1° Lotto - Darsena servizi" che 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.

Ulteriori opere previste nei Porti di Porto Torres, inseriti nell'elenco annuale delle opere per l'anno 2021, sono:

Realizzazione dello scalo di alaggio e varo per le imbarcazioni

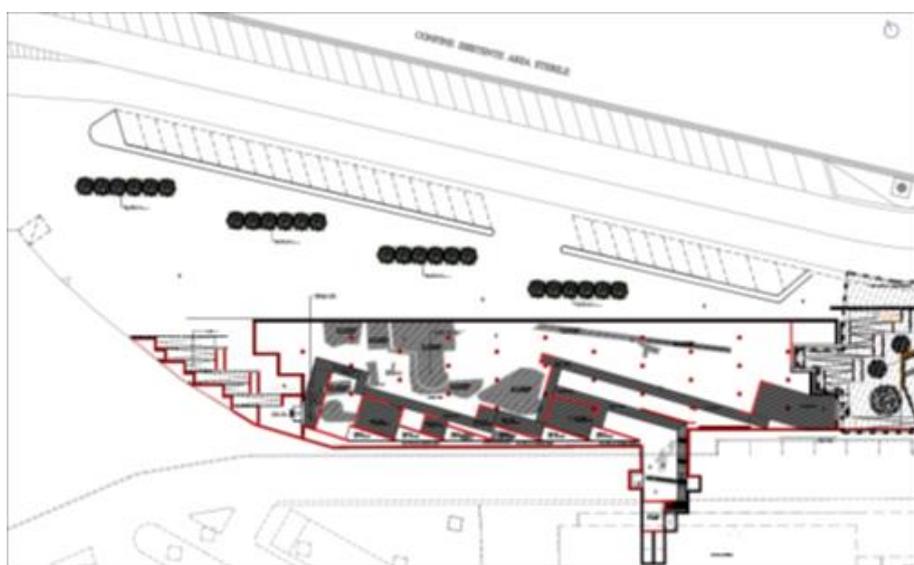
Con determina n° 26592/970 del 28 luglio 2014, e deliberazione della G.R. 55/25 del 13.12.2017 la Regione Autonoma della Sardegna ha finanziato l'opera con euro 2.050.000,00. L'Ente ha provveduto ad incrementare il finanziamento fino alla somma di euro 3.500.000,00. Attualmente è in fase di verifica il progetto definitivo. Con la indizione della Conferenza Stato Regione si prevede di ottenere gli ultimi nulla osta.

Lavori di manutenzione straordinaria e recupero degli impianti di illuminazione del porto di Porto Torres.

Tale intervento, finanziato con risorse proprie dell'Ente per un importo complessivo di € 1.975.000,00 prevede la sostituzione e ammodernamento di tutto il sistema di illuminazione portuale dei porti di Porto Torres (commerciale e ASI). Il progetto esecutivo è stato verificato e sono in corso le attività di redazione del bando di gara per l'individuazione dell'operatore economico che eseguirà i lavori.

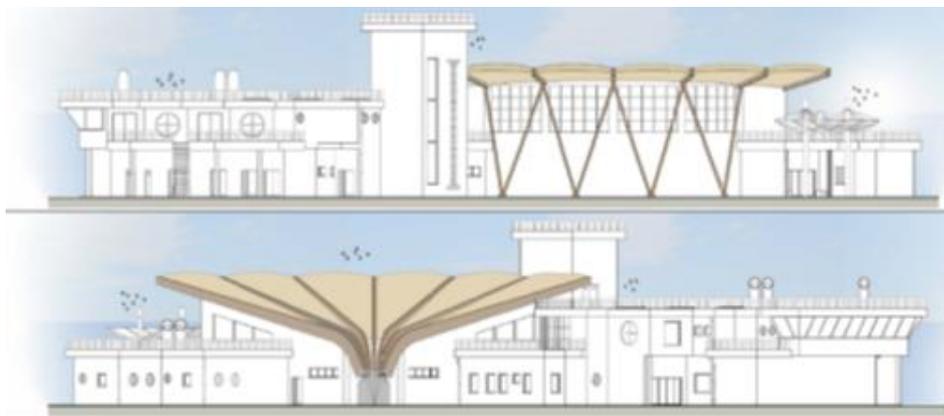
Sempre l'ufficio tecnico della sede di Porto Torres ha predisposto tre progetti anch'essi di importanza strategica del porto:

a- riqualificazione, manutenzione e completamento aree archeologiche porto commerciale.



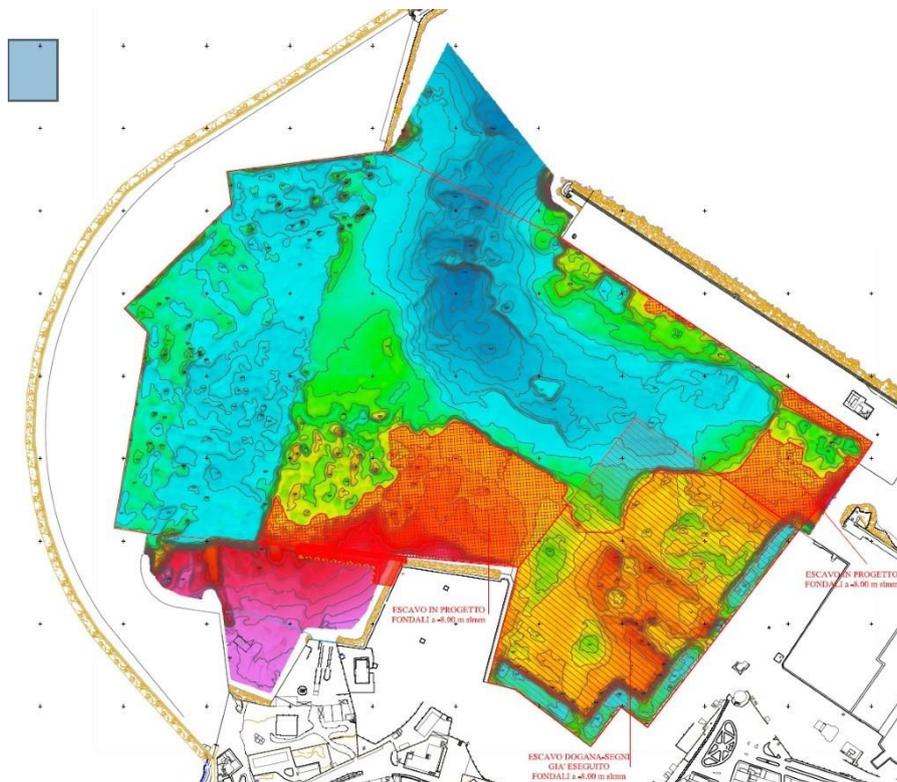
Area intervento della riqualificazione, manutenzione e completamento aree archeologiche porto commerciale

b- riqualificazione, manutenzione, completamento e trasformazione del fabbricato "mercato ittico" in centro servizi per il porto.



Prospetto dell'intervento per la riqualificazione, manutenzione, completamento e trasformazione del fabbricato "mercato ittico" in centro servizi per il porto.

c- manutenzione, escavi e dragaggi dei fondali del porto commerciale di Porto Torres.



Planimetria isobate con aree di intervento

Il primo intervento consente di completare e riqualificare tutte quelle aree archeologiche che si trovano all'interno del demanio portuale, mentre il secondo consentirà di dotare il Porto Commerciale di un edificio da destinare a centro servizi per il porto. Infatti, il completamento e la trasformazione del fabbricato destinato (mai completato) al mercato ittico consentirebbe in primo luogo di ricevere gli uffici della sede di Porto Torres dell'Autorità di sistema portuale (tutto il primo piano) permettendo a tutti gli operatori portuali (piloti, ormeggiatori, ecc..) di avere una "residenza" interna e strettamente connessa al porto commerciale. L'ultimo progetto prevede, dopo aver caratterizzato i fondali, di portare il fondale del porto commerciale alla -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.

Lavori di manutenzione ed adeguamento della Cabina ENEL ASI 1

Tali lavori consentiranno l'adeguamento normativo della cabina al fine di migliorare l'operatività dal punto di vista elettrico dell'area portuale del porto industriale.

L'intervento è finanziato con € 300.000,00

PORTOVESME

Gli interventi previsti in detto Porto sono volti, prioritariamente, a soddisfare le seguenti esigenze:

1. funzionalità per i traffici passeggeri e rinfuse.

A tal fine è stata prevista l'esecuzione dei seguenti lavori:

Dragaggio dei fondali antistanti alla nuova banchina traghetti.

Gli attuali fondali non consentono l'ormeggio dei traghetti. Nonostante la banchina sia stata realizzata recentemente proprio per detto traffico, non si è, tuttavia, provveduto ad assicurare fondali sufficienti per il transito dei traghetti.

Sono già stati effettuati i necessari rilievi e le caratterizzazioni dei materiali, da cui risulta che il materiale da dragare, per approfondire i fondali sino a -4,50 m, è di circa 9.000 mc.

Ai fini dell'inserimento dell'intervento nel Programma Triennale, si sta provvedendo all'affidamento della progettazione dei lavori, il cui importo è stato stimato in € 1.500.000.

Realizzazione di una scassa per adeguare l'altezza della nuova banchina, da utilizzarsi per l'attracco dei traghetti della linea Portovesme – Carloforte.

Dai rilievi effettuati e dalle riunioni tenutesi con gli operatori del settore, è stato rilevato che l'altezza della suddetta banchina sul l.m.m. è eccessiva, tanto da non consentire il transito in sicurezza dei mezzi sulla rampa del traghetti (a causa della forte pendenza). È stato, pertanto, concordato col Consorzio, che dispone di finanziamenti della Regione Sardegna per interventi di manutenzione da eseguirsi in porto, di realizzare una scassa per consentire l'utilizzo dell'attracco da parte dei traghetti.

L'intervento, su cui l'Ente ha già fornito il proprio benestare, verrà realizzato a cura e spese del Consorzio, a valere sui fondi regionali.

Completamento del dragaggio, già previsto dal Consorzio Industriale, dei fondali antistanti la banchina del lato di Levante.

Sul lato nord / est del Porto è presente una banchina di 403 m e con piazzali di circa 30.000 mq, i cui fondali (della profondità di circa 5 m dal l.m.m.) non ne consentono l'utilizzo per l'ormeggio delle navi (anche in questo caso è stata realizzata la banchina, ma non si è provveduto a dragare i fondali e la stessa è risultata finora inutilizzabile).

Il Consorzio, con fondi della Regione Sardegna, ha in corso di esecuzione un appalto integrato per il dragaggio di parte di detti fondali. Attualmente stanno sperimentando la tecnologia di soil washing, ai fini dell'esecuzione dei lavori.

Non appena estesa la competenza dell'Autorità al Porto di cui trattasi ed a seguito di specifica richiesta del Consorzio, si è concordato di proseguire con l'esecuzione del progetto di cui sopra, già in fase avanzata, a cura del Consorzio e con i fondi ad esso erogati.

Al fine di rendere pienamente operativa la banchina, l'Ente deve completare l'approfondimento del fondale sino a -11,50 m per i restanti specchi acquei non interessati dall'intervento del Consorzio.

Si è già provveduto all'esecuzione dei rilievi batimetrici, da cui risulta un quantitativo di materiali da dragare pari a circa 220.000 mc.

La caratterizzazione dei materiali verrà eseguita dal Consorzio, con oneri a carico del finanziamento regionale.

Manutenzione della darsena per servizi ancillari.

Il locale Consorzio aveva, a suo tempo, acquisito un finanziamento per la manutenzione straordinaria della darsena per imbarcazioni di servizio.

Anche per il predetto intervento è stato concordato che lo stesso venga realizzato dal Consorzio con il finanziamento disponibile e, a tal fine, è stato espresso parere favorevole all'ipotesi progettuale.

L'intervento consentirà, tra l'altro, di recuperare una banchina attualmente inutilizzata, in quanto presenta evidenti fenomeni di dissesto statico.

2. Adeguamento alla normativa ambientale.

È stata prevista la realizzazione degli impianti di trattamento delle acque di prima pioggia, al fine di rendere le aree operative portuali conformi alla "Disciplina regionale degli scarichi" di cui alla DGR 69/25 del 10/12/2008 ed al D.Lgs 152/06.

Detti interventi verranno realizzati dall'Ente per la banchina commerciale e del Consorzio per la nuova banchina traghetti e per il piazzale di sosta antistante la stazione marittima.

Ciò a seguito di un accordo intervenuto recentemente e del parere favorevole fornito dalla Regione al Consorzio per l'utilizzo delle relative risorse.

L'intervento che deve realizzare l'Ente è stato stimato in circa € 1.000.000.

3. Adeguamento delle condizioni operative alle normative vigenti in materia di sicurezza sul lavoro.

A tal fine sono stati previsti interventi di manutenzione (alcuni dei quali già realizzati, altri in corso di esecuzione), quali:

Manutenzione straordinaria dell'impianto di illuminazione che prevede il potenziamento delle torri faro della banchina commerciale.

L'attuale impianto si è rivelato inadeguato per garantire condizioni di illuminamento sufficienti ai fini della sicurezza. Inoltre, esso era fatiscente, in parte danneggiato e non rispondente alle norme attualmente in vigore sulla sicurezza degli impianti elettrici.

È in corso l'intervento di manutenzione straordinaria delle torri faro, più volte richiesto anche dagli operatori del settore, attualmente in numero di 3 (una avente altezza di 15 m e due di 10 m poste in mezzo al piazzale operativo e, pertanto, spesso urtate dai mezzi in manovra). Nello stradello della diga foranea sono presenti, inoltre punti luce su pali di altezza 7 m.

Con l'intervento, che verrà ultimato il 07/12/2020, è stato previsto di mantenere una sola torre faro e di installare n.5 nuove torri faro a corona mobile da 25 mt, posizionate in prossimità della diga (per lasciare il più possibile la zona di manovra dei mezzi sgombra) e di installare su tutte armature a LED. Anche per i pali di illuminazione dello stradello è stata prevista la sostituzione delle armature con quelle a LED.

Rifacimento della segnaletica stradale orizzontale e verticale.

La completa assenza di segnaletica nelle aree portuali ha comportato l'esecuzione di un urgente intervento di installazione della segnaletica nelle aree attualmente utilizzate per la sosta dei mezzi che devono imbarcarsi.

È stata, pertanto, riorganizzata la viabilità nella zona più intensamente trafficata del Porto, anche a seguito di incontri con gli operatori del settore e con la Capitaneria di Porto.

Ripristino sgrottamenti banchine.

È già stato eseguito un importante intervento di ripristino dello sgrottamento della banchina destinata all'ormeggio della nave passeggeri, prodotta dalla turbolenza indotta dalle eliche delle navi, a seguito della segnalazione della criticità da parte della Soc. Delcomar Srl.

A seguito della succitata segnalazione è stata effettuata un'indagine visiva subacquea della banchina commerciale, da cui è emersa la necessità di interventi di manutenzione, che sono in corso di programmazione. Comunque presenta uno stato di degrado che non compromette la stabilità della medesima dal punto di vista statico.

Sistemazione di cordoli lungo banchina e scalette alla marinara, specialmente nella zona di transito dei passeggeri e della auto in sosta per imbarco / sbarco dal traghetto della linea Portovesme – Carloforte.

Al fine di garantire condizioni di sicurezza per persone e mezzi si sta provvedendo a programmare l'installazione di cordoli contro la caduta a mare e la fornitura di scalette alla marinara.

Manutenzione recinzioni area portuale.

La recinzione portuale richiede interventi di manutenzione al fine di ripristinare il paramento murario che, a causa del tempo, ha subito alcuni dissesti, anche se non ne compromettono la sua stabilità.

ORISTANO

Nel Porto di Oristano, sulla base delle indagini e dei rilievi effettuati, non risultano necessari interventi per quanto riguarda l'approfondimento dei fondali e la stabilità delle opere marittime.

Sono, invece, necessari interventi di manutenzione sulla pavimentazione dei piazzali, per le copertine dei cunicoli servizi, nonché la realizzazione di segnaletica stradale orizzontale e verticale e gli impianti di trattamento delle acque di prima pioggia nelle parti ad uso comune.

A tal fine, tuttavia, stante la grande estensione dei piazzali, occorre individuare le aree utilizzabili per la movimentazione delle merci al fine di differenziarle dalle altre aree che possono essere assentite in concessione.

Gli interventi più urgenti individuati per il mantenimento della funzionalità del Porto sono di seguito indicati:

- *Manutenzione della pavimentazione dei piazzali*, importo stimato in € 300.000
- *Manutenzione delle copertine dei cunicoli servizi*, importo stimato in € 200.000
- *Realizzazione di segnaletica stradale orizzontale e verticale*, importo stimato in € 200.000
- *Impianti di trattamento acque nelle parti ad uso comune*, importo stimato in € 1.000.000

2.2.3 MANUTENZIONI

Di fondamentale importanza per l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna sono gli interventi mirati alla manutenzione dei fondali, dei moli, dei piazzali e delle aree portuali degradate, ma anche quelli dedicati alla crescita e allo sviluppo delle connessioni fra le città ed i propri porti.

Il vigente Piano regolatore portuale prevede delle significative attività di escavo in zone mai o parzialmente interessate ad attività di approfondimento dei fondali.

Inoltre, il nuovo PRP dei Porti di Olbia e Golfo Aranci, nella fase conclusiva di V.A.S., prevede una significativa azione di escavo dei fondali. 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'aree 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.

Le attività di manutenzione degli impianti dei porti del nord Sardegna si completano con l'intervento da eseguirsi nel golfo di Olbia, in linea con il vigente Paiano Regolatore di Olbia il seguente intervento denominato: Manutenzione straordinaria ed ordinaria, con durata biennale, degli impianti antincendio del porto pescherecci di Golfo Aranci, dei moli di Ponente e Dogana-Segni di Porto Torres e dei porti industriale e commerciale di Olbia per un importo complessivo del finanziamento di € 300.000,00.

2.2.4 ACCORDI QUADRO

Sono stati previsti tre accordi quadro per far fronte alle necessità manutentive delle aree portuali del Nord Sardegna. L'accordo quadro è un utile strumento che consentirà un agile approccio alle esigenze di manutenzione, spesso a carattere di urgenza, e comunque in condizioni critiche per via del traffico portuale, tra i maggiori nel Paese. L'importo complessivo dei finanziamenti per i predetti accordi quadro è di € 16.932.000 ed è articolato in quattro anni, a partire dal 2021.

Le categorie di intervento comprendono le opere marittime e stradali, edifici civili e industriali e impianti tecnologici.

2.2.5 I PIANI REGOLATORI PORTUALI

PREMESSA.

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. È 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, è necessario 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, 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 turistico-ricreativi. Le città portuali della Sardegna registrano 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, secondo alcuni opinionisti, è piuttosto creato dell'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 e 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.

L'attuale regolamentazione nazionale in materia portuale, in corso di perfezionamento, non ha ancora risolto quelle macroscopiche inefficienze nel sistema logistico delle merci, che si riflettono sul rapporto Città/Porto. Pensiamo al cosiddetto "Ambito Portuale", campo nel quale le Autorità di sistema portuale, 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 e di 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 n. 84/1994, infatti il porto esteso era già previsto dal legislatore, ma non è mai stato pienamente attuato, anche se, forse l’Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci può essere considerata un precursore di questa integrazione con un sistema portuale, già ampio all’origine.

Da segnalare, in ogni caso, che a fine 2020 il Consiglio di Stato ha ribaltato la sentenza del TAR Puglia del luglio 2019 che aveva al centro del contendere il diniego da parte del locale Provveditorato di conformità urbanistica per alcuni lavori di cinta dell’area portuale da parte dell’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale.

Il TAR aveva infatti statuito che il “Piano regolatore portuale rappresenta a tutti gli effetti uno strumento di pianificazione urbanistica alla cui stregua va dunque valutata la conformità di ogni singolo intervento edilizio”. Un’asserzione dagli effetti dirompenti per l’agilità delle *authorities* portuali, che avrebbe potuto ingessarne l’operato costringendole a ricorrere al complesso (e lungo) istituto della “variante” anche per interventi minimali.

Il Consiglio di Stato, ora, però, ha stabilito che “la statuizione del giudice di primo grado è erranea”, che i piani regolatori portuali sono “uno strumento di governo del territorio ‘atipico’, a metà strada tra un piano urbanistico speciale e un piano di settore, e che, quanto al caso dell’Autorità di sistema portuale pugliese, i PRP “approvati antecedentemente alla legge n. 84 del 1994, non hanno effetti di conformazione del territorio. In tal senso si è espresso a più riprese anche il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, da ultimo con parere del 27 marzo 2019”.

La sentenza, quindi, non solo cancella il diniego alla conformità urbanistica chiesta dall’Autorità per le opere in questione, ma ristabilisce un rapporto gerarchico non verticale fra piano urbanistico e PRP.

Nel testo del c.d. “Correttivo”, di cui al decreto legislativo n. 232/2017, si prevede ora un diverso approccio per la redazione del Piano regolatore di sistema portuale, nuovo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorità di sistema portuale. Il piano si compone di un documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali di ciascun porto.

Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di pianificazione strategica di sistema, coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali.

Il Documento di pianificazione strategica di sistema:

- a) definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle Autorità di sistema portuale;

- b) individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano;
- c) prevede una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori portuali.

La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città definite dal documento di pianificazione strategica di sistema è stabilita dai Comuni, previo parere della competente Autorità di sistema portuale.

Il Documento è:

- a) sottoposto al parere di ciascun Comune per territorialmente interessato, che si esprime entro e non oltre 45 giorni dal ricevimento dell'atto;
- b) è adottato dal Comitato di Gestione e approvato nei successivi 60 giorni dalla Regione, previa intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di cui all'articolo 11-ter.

È pertanto obiettivo dell'Ente per il 2021 attivare le procedure di approvazione del documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS).

Inoltre, secondo quanto previsto dal decreto legislativo n.169/2016, modificato nel 2017, nelle more dell'approvazione dei piani regolatori di sistema portuale, sono ammesse varianti localizzate ai piani regolatori portuali vigenti, purché la loro adozione da parte del Comitato di gestione avvenga entro il 31 dicembre 2022.

Le varianti localizzate:

- a) prevedono interventi di natura infrastrutturale ed improcrastinabili, il cui ritardo rappresenta un ostacolo alla sicurezza e allo sviluppo del porto ovvero influisce sul corretto utilizzo di fondi nazionali ed europei caratterizzati da scadenze di esecuzione e di spesa;
- b) sono finalizzate anche alla qualificazione funzionale del porto;
- c) sono sottoposte al medesimo procedimento previsto per l'approvazione delle varianti- stralcio di cui all'articolo 5, comma 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, previa intesa con il Comune interessato, che si esprime entro sessanta giorni. Decorso detto termine l'intesa si intende acquisita".

Nei porti di competenza dell'Ente sono diverse le particolari situazioni che richiedono l'applicazione della norma transitoria.

È chiaro intendimento della nuova riforma portuale voler sviluppare questo approccio, di una più ampia Autorità della logistica, "unita" agli interessi dei territori. Tuttavia, se non si doteranno le Autorità di

sistema portuale 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, necessitano di interventi in tempo reale.

a) CAGLIARI

Il Porto di Cagliari, come è noto, è già dotato un Piano Regolatore Portuale che, tuttavia, essendo stato approvato nel settembre del 2010 necessita di un adeguamento alle sopravvenute esigenze.

Il precedente POT ha già indicato le modifiche necessarie, che erano state oggetto di una variante al Piano Regolatore nel 2016 e che, pur essendo stata adottata dal Comitato di gestione, non aveva ottenuto l'intesa da parte del Comune di Cagliari. Nel mentre è intervenuta la modifica della legge n. 84/1994, che ha appunto istituito le Autorità di sistema portuali recando anche modifiche alla normativa in materia di piani regolatori portuali ed estendendo lo strumento degli Adeguamenti Tecnici Funzionali (ATF) a “tutte le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo”.

Pertanto, si è sfruttato l'ampliamento delle ipotesi di utilizzo dell'ATF di cui all'art. 5, c. 5 della legge n. 84/1994 e s.m.i. per predisporre le seguenti modifiche al PRP inquadrabili in detta fattispecie:

1. *A.T.F. del Porto Canale (sottozona G1E e G2E)*, adottato dal Comitato di Gestione con Delibera n.32 del 20/12/2018 è in corso di approvazione.

Detto ATF prevede:

- *La riduzione dell'area destinata esclusivamente all'ampliamento del Terminal (sottozona G1E)*, limitandola alla fascia perimetrale al Terminal medesimo per una profondità di 71,50 m. Detta area è immediatamente retrostante i piazzali attualmente utilizzati. La superficie destinata esclusivamente all'ampliamento si ridurrebbe, pertanto, a 98.215 mq circa (rispetto agli attuali 437.648 m2) che corrisponderebbe ad un incremento dell'area di deposito di circa il 35%. La potenzialità residua del Terminal, ossia con la fascia di ampliamento sopra indicata di 71,50 m, è di 1.800.000 TEUs/anno.
- *L'integrazione delle funzioni per l'area G1E ricompresa tra la fascia di ampliamento ed il limite G2E*. La funzione di area per l'ampliamento del Terminal, verrebbe integrata con le funzioni ed i parametri edificatori della prospiciente G2E, attribuendole una nuova denominazione: area G1E*. La nuova area G1E*, della superficie di circa 33,9 ettari, risulterebbe avere una destinazione polifunzionale, contrariamente alla vigente destinazione, mantenendo sia la funzione di ampliamento del Terminal (come previsto nella sottozona G1E) che quella di ampliamento della sottozona G2E.

La modifica permette la realizzazione di una 1° fase della Zona Franca (col finanziamento della Regione Sardegna) e l'utilizzo della restante zona in funzione delle esigenze future: ampliamento del Terminal Contenitori o realizzazione di una 2° fase della Zona Franca.

I parametri edificatori previsti per la zona G2E sono, infatti, adeguati per le attività che si devono svolgere nella Zona Franca.

2. *A.T.F. del Porto Storico (zona D e sottozona B1)*, adottato dal Comitato di Gestione con Delibera n.21 del 19/12/2019 è in corso di approvazione.

➤ *Zona "D":*

La zona "D" è destinata a "diporto in transito e grandi yacht". In detta zona possono essere demoliti e ricostruiti gli edifici esistenti con le medesime altezze e volumetrie. Poiché si tratta in alcuni casi di edifici che svolgevano la funzione di magazzini portuali, la loro demolizione e ricostruzione o riqualificazione per le nuove funzioni è conveniente, per un imprenditore privato, solo incrementando la volumetria e l'altezza.

Detto incremento è, peraltro, lo stesso che può ottenersi in ambito urbano ai sensi della Legge Regionale n. 8/2015 (incremento del 30% con l'applicazione del cosiddetto "Piano Casa").

L'ipotesi di apportare detta modifica al P.R.P. ha trovato il consenso degli Enti Locali, nonché degli uffici competenti in materia ambientale, in particolare per quanto concerne l'edificio del Molo Sanità su cui un privato ha proposto un progetto di partenariato per realizzare un centro servizi, in conformità alle destinazioni d'uso previste dal P.R.P.

Detta realizzazione da parte del privato necessita, per la sostenibilità economica, del suddetto incremento volumetrico, ottenibile con una maggiorazione dell'altezza di 3,30 m (dagli attuali 10 m a 13,30 m).

Per la medesima zona si ritiene, inoltre, di dover modificare la previsione di "pubblici esercizi esclusivamente dedicati al settore nautico". Come precisato in relazione, detta previsione ha generato dubbi interpretativi, non potendo un esercizio pubblico avere una clientela esclusiva.

Pertanto, si propone di stralciare il riferimento ai "settore nautico", atteso che detti pubblici esercizi per la loro posizione svolgono la propria attività di servizio prevalentemente per i diportisti e per i cittadini, trattandosi del *waterfront* più importante della città a prevalentemente fruizione cittadina.

➤ *Sottozona "B1":*

Un'ulteriore modifica concernente i pubblici esercizi previsti dall'ATF del Porto Storico riguarda la sottozona B1. In detta area, che ha una superficie di 32.150 mq circa, è presente una pineta che costituisce il cosiddetto parco di Bonaria, particolarmente frequentato dai cagliaritani.

Detto parco è attraversato da una passeggiata a mare, che è presente in tutta la zona di levante del Porto Vecchio, nonché da una pista ciclabile. L'assenza di pubblici esercizi in detto ambito, nonché nelle vicine aree cittadine, costituisce una mancanza di servizi lamentata dagli stessi frequentatori.

L'A.T.F., per sopperire a tale mancanza, ha previsto di poter installare strutture facilmente amovibili, con volumetria complessiva non superiore a 700 mc e altezza sino a 3,5 m dal piano di campagna.

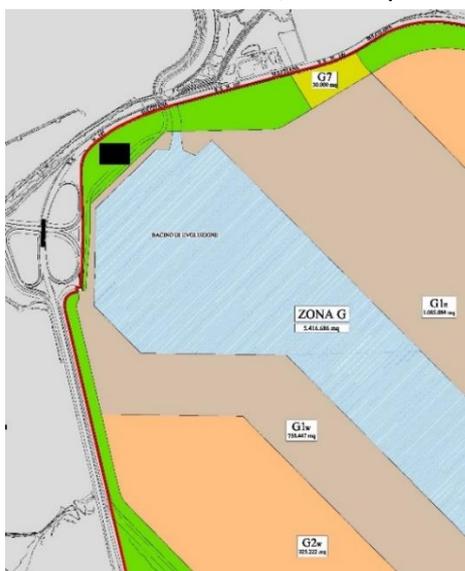
3. *A.T.F. del Porto Canale (sottozone G1W e G2W)*, adottato dal Comitato di Gestione con Delibera n.21 del 19/12/2019 è in corso di approvazione.

Nella zona G1W è già stata realizzata una banchina della profondità di circa 60 m e lunghezza 800 m. Detta banchina soddisfa le esigenze degli operatori portuali del settore delle rinfuse, sia per quanto concerne le caratteristiche della medesima che per la disponibilità di piazzali.

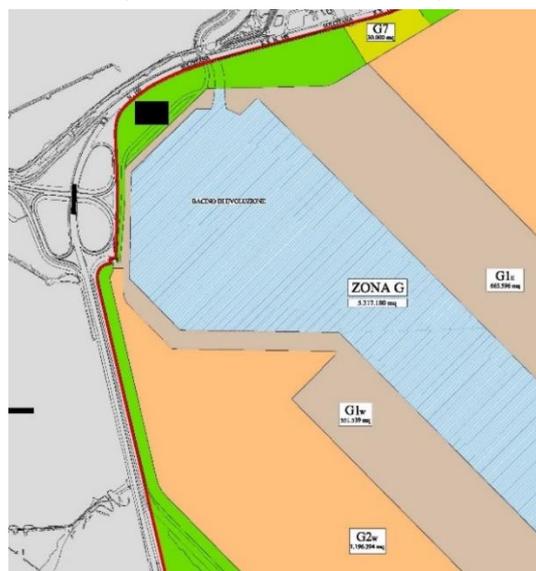
Recentemente è stata manifestata da più utenti portuali la necessità di poter disporre delle aree retrostanti i piazzali, per insilare le materie prime e stoccare i prodotti finiti. Dette strutture costituirebbero un "polmone" nella filiera logistica del prodotto.

Le previsioni del Piano, tuttavia, non consentono di soddisfare dette esigenze, essendo stata prevista una banchina e retrostanti piazzali per una profondità di circa 230 m, in cui non è possibile realizzare alcuna volumetria.

L'A.T.F., pur mantenendo gli stessi obiettivi e finalità delle due sottozone, prevede uno scambio di aree, riducendo, in corrispondenza del bacino di evoluzione, le banchine ed i piazzali della sottozona G1W a 65,50 m di profondità ed incrementando, nella medesima misura, le aree G2W.



PRP anno 2010



A.T.F. al PRP anno 2020

Alcuni A.T.F., poi, erano già stati approvati dalla Regione Sardegna prima dell'entrata in vigore della Riforma dei Porti nel luglio del 2016.

4. *A.T.F. del Porto Canale – distretto della cantieristica*, adottato dal Comitato Portuale con Delibera n.95 del 29/06/2011 ed approvato dalla Regione Sardegna con deliberazione della Giunta n.8/16 del 19/02/2016.

Nella stesura del progetto definitivo del Distretto della Cantieristica è emerso che la configurazione del molo non assicurava un'adeguata protezione dal moto ondoso alla darsena operativa del Distretto della cantieristica.

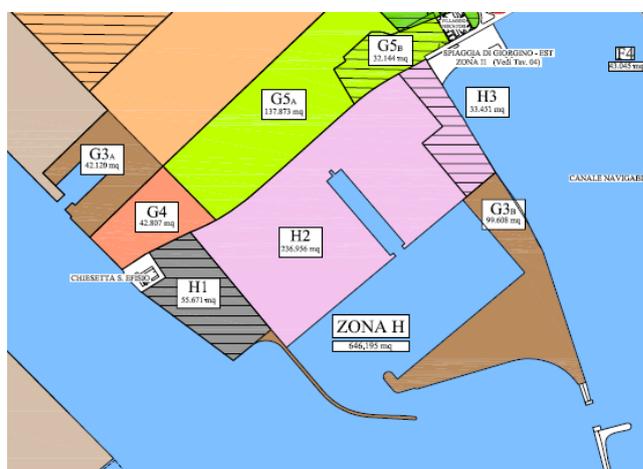
Pertanto, sulla base dei risultati dello studio di propagazione del moto ondoso all'interno dell'avamposto del Porto Canale, è stata individuata una soluzione per migliorare le condizioni di protezione dello specchio acqueo sul quale si affacciano le banchine operative della Distretto della Cantieristica, prevedendo uno schema di difesa tipico dei porti a bacino.

Inoltre, è emersa l'opportunità di modificare la configurazione planimetrica dei moli, in modo da ricavare delle vasche di colmata da utilizzare per il conferimento dei sedimenti marini provenienti dai dragaggi dei fondali portuali e realizzare, al contempo, un piazzale operativo alla banchina interna destinata ad accogliere i servizi ancillari del porto.

Infine, è stato introdotto, in posizione baricentrica, un canale navigabile che potrà essere utilizzato dalle imbarcazioni dirette ai cantieri navali collocati nelle zone più interne del Distretto che non godono di un affaccio diretto a mare.



PRP anno 2010



A.T.F. al PRP anno 2011

5. *A.T.F. del Porto Canale – Terminal Ro Ro*, adottato dal Comitato Portuale con Delibera n.170 del 12/12/2014 ed approvato dalla Regione Sardegna con deliberazione della Giunta n.8/16 del 19/02/2016.

Al fine di tener conto delle prescrizioni, raccomandazioni ed osservazioni indicati dal nel Consiglio Superiore dei LL.PP. voto n.43 del 04/08/2010 sul P.R.P. e, in particolare, di quelle in merito alla realizzazione del Terminal Ro Ro relativamente agli aspetti idraulico – marittimi e geotecnici è stata prevista una differente configurazione delle banchine in fase progettuale, rispetto quelle indicate nel P.R.P., che sono scaturite da uno studio meteo marino predisposto ad hoc.



PRP anno 2010



A.T.F. al PRP anno 2011

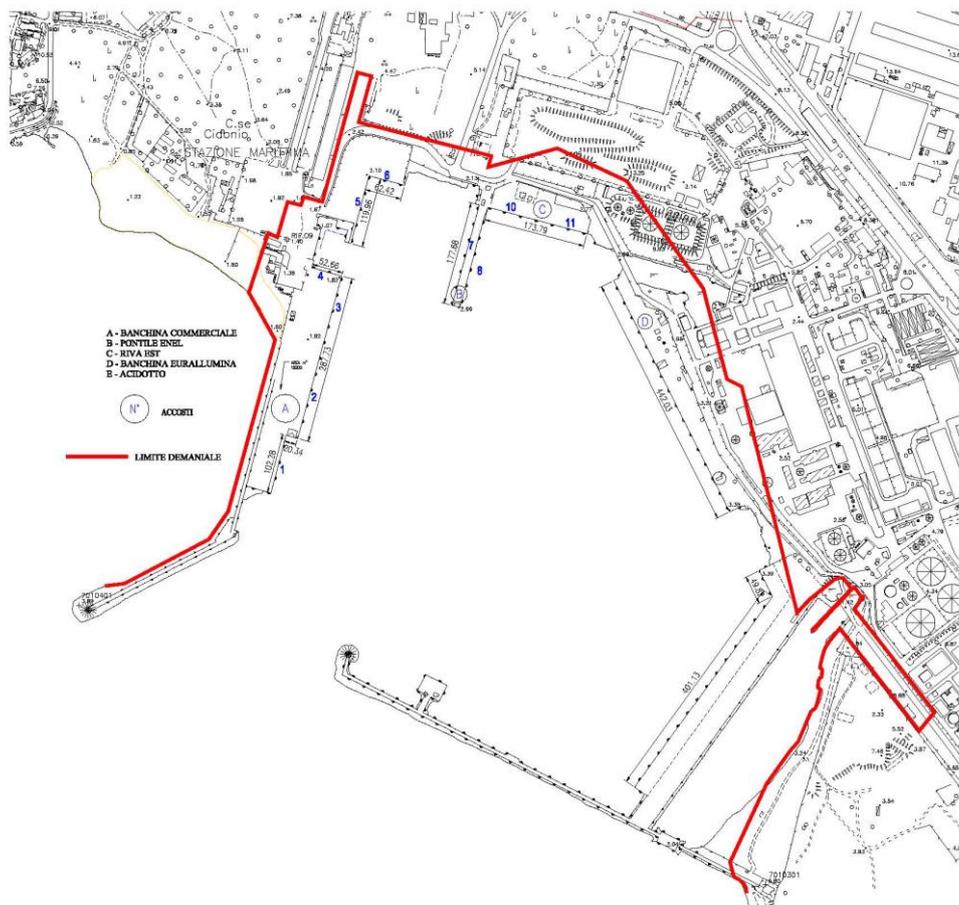
b) PORTOVESME

Le ipotesi di sviluppo del Porto di Portovesme sono strettamente correlate al futuro delle industrie localizzate nella retrostante area industriale.

Le principali industrie sono già terminaliste e dotate dei propri impianti. Si ritiene che il dragaggio dei fondali ed il conseguente possibile utilizzo della banchina di levante e delle banchine passeggeri consentano, nel medio periodo, di far fronte ad auspicabili sviluppi dell'attività industriale.

CONCESSIONI DEMANIALI NEL PORTO DI PORTOVESME





- LIMITI DEMANIALI NEL PORTO DI PORTOVESME, accosti e piazzali –



- PIANO TERRITORIALE DEL SICIP, VARIANTE n. 2 – ANNO 2002 -

c) ORISTANO

Nel Porto di Oristano è vigente un Piano Regolatore Territoriale, predisposto dal locale Consorzio Industriale Provinciale Oristanese, la cui 8° variante è stata approvata con Deliberazione dell'Assessorato degli Enti locali, Finanze ed Urbanistica della Regione Sardegna n.1969 del 10/05/2013. Nelle more dell'approvazione del Piano Regolatore Portuale di questa Autorità, il succitato Piano è l'unico strumento di pianificazione dell'ambito portuale.

Come già evidenziato nella parte relativa agli interventi di manutenzione, la suddetta pianificazione prevede piazzali sovradimensionati per le esigenze di operatività e, di conseguenza, completamente inutilizzati ed inutilizzabili.

Infatti, il piazzale retrostante la banchina di un terminal per merci convenzionali (palettizzato e rinfuse) deve essere dimensionato in relazione alle caratteristiche delle gru portuali e, in particolare, al loro sbraccio, che determina la distanza massima dal ciglio banchina in cui può essere depositata la merce. La parte di piazzale che va oltre la zona operativa non è, infatti, normalmente utilizzabile per il carico /scarico delle merci.

Si propone, quindi, una modifica sostanziale alle previsioni del predetto Piano del Consorzio, prevedendo una profondità delle banchine e dei relativi piazzali di circa 70 m.

Le restanti aree possono essere utilizzate per l'insediamento di attività di logistica e manipolazione delle merci che hanno necessità di operare in prossimità delle banchine commerciali. La suddetta configurazione consentirebbe, tra l'altro, di limitare la realizzazione degli impianti di trattamento delle acque di prima pioggia alla sola banchina operativa e relativi piazzali. Nelle aree in concessione detta realizzazione impiantistica, qualora necessaria, compete, infatti, al concessionario.

L'ipotesi di riconfigurazione dell'area, che prevede la riconfigurazione degli spazi doganali e la conseguente riduzione dell'area sterile (e, quindi, la semplificazione delle attività di security) è rappresentata nella planimetria che segue.

Con la suddetta configurazione la banchina ad uso pubblico avrebbe le seguenti caratteristiche:

- Lunghezza: 1.250 m
- Larghezza media: 70 m (comprensiva della strada)
- Piazzali: 12,3 ettari, mentre attualmente i piazzali occupano circa 23,95 ettari e sono, come già detto, completamente inutilizzati.

Per quanto concerne i futuri sviluppi, tenuto conto:

- della concessione di una banchina già rilasciata ad Higas per movimentazione di GNL a servizio del retrostante deposito costiero realizzato in area privata;
- della concessione già rilasciata alla Soc. Edison per realizzare un'infrastruttura destinata alla movimentazione di GNL a servizio del retrostante deposito costiero realizzato in area privata;
- dell'iter istruttorio in corso presso il MISE, ai fini del rilascio dell'autorizzazione industriale alla Soc. Ivi Petrolifera Spa, propedeutica all'assentimento della concessione demaniale alla medesima Soc. dell'infrastruttura portuale destinata alla movimentazione di GNL a servizio del retrostante deposito costiero realizzato in area privata.

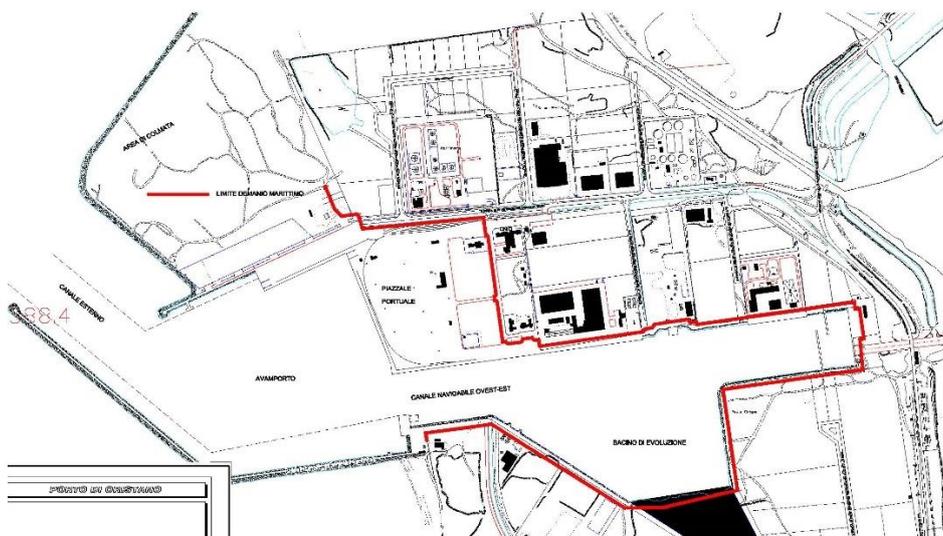
Il Porto sta dunque assumendo la configurazione di un polo energetico.

Detta funzione potrà essere ulteriormente rafforzata con l'inclusione in ambito portuale della vasta colmata, di circa 56,7 ettari, realizzata sul lato nord del Porto e che può essere utilizzata per la produzione di energia elettrica con pannelli fotovoltaici e/o pale eoliche, stante l'elevato grado di irraggiamento solare, la ventosità del luogo ed il basso impatto paesaggistico che creerebbe nella zona, già sfruttata per attività industriali.

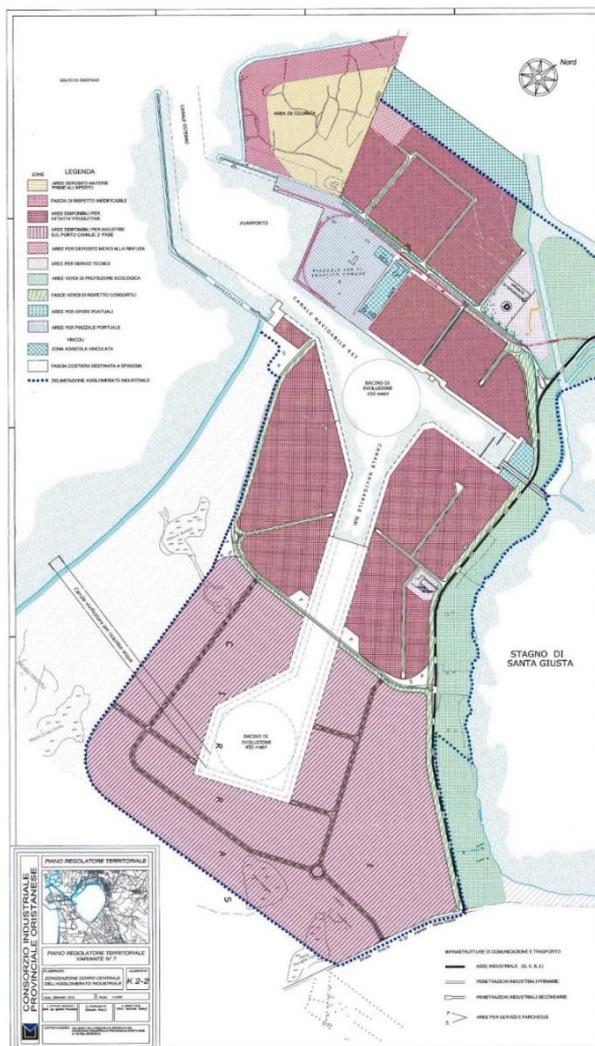
Infine, si ritiene opportuno, per l'urgenza di disporre della sopra indicata pianificazione, nelle more dell'approvazione del nuovo PRP, adottare un provvedimento pianificatorio mediante lo strumento dell'ordinanza, consentendo agli eventuali futuri concessionari la realizzazione di strutture facilmente amovibili e limitando il rilascio delle concessioni ad un periodo sufficiente all'approvazione del nuovo Piano Regolatore.

CONCESSIONI DEMANIALI NEL PORTO DI ORISTANO





- LIMITE DEMANIO MARITTIMO PORTO DI ORISTANO -



- PIANO REGOLATORE TERRITORIALE – VARIANTE n. 7 – ANNO 2012 -



- IPOTESI NUOVA PIANIFICAZIONE -

d) OLBIA E GOLFO ARANCI

Il nuovo Piano regolatore portuale di Olbia parte nei suoi studi preliminari nell'anno 2003. Nel 2006, il Presidente *pro tempore*, in collaborazione con il Provveditorato alle OO.PP., ha dato impulso alla definitiva elaborazione 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, il PRP è sottoposto 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 n. 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 n. 44, del 28 gennaio 2014, il Segretario generale *pro tempore* 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 n. 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 n. 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, n. 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 CSLPP 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. n. 1000, in data 29.01.2015, una sintesi delle osservazioni pervenute e delle puntuali controdeduzioni delle stesse. In data 20 febbraio 2015, il CSLPP 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 stessa il 30 marzo 2016 ha emesso una nota di richiesta integrazioni che può essere considerata un "pre-parere 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. n. 25755, in data 23.09.2016, a seguito dell'entrata in vigore della legge di riforma (decreto legislativo n. 169/2016), il Ministero vigilante ha chiesto di sospendere ogni attività che sia suscettibile di incidere sulle competenze relative alla programmazione e pianificazione 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. n. 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 della legge n. 84/1994), le necessarie scelte, secondo quanto stabilito dal precedente P.O.T. dovevano essere fatte in seguito all'adozione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS). Tuttavia, l'art.22, comma 6, così come modificato, dal successivo decreto correttivo della

riforma portuale (d.lgs. n. 232/2017) ha previsto numerose possibilità di procedimenti semplificati, anche per l'adozione di varianti stralcio dei piani regolatori portuali, in assenza del Piano Regolatore di Sistema, *rectius* del DPSS. Possibilità più volte reiterate fino a tutto il 2022 (decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162 convertito con modificazioni dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8 - Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica). In particolare, il legislatore prevede la proroga di tale possibilità al fine di "Al fine di favorire la flessibilità dei Piani Regolatori alle esigenze di sviluppo portuale".

È quindi evidente che la volontà del Legislatore è quella di concludere i procedimenti in corso senza aspettare il DPSS, come pure di consentire delle varianti localizzate ai piani, seppur per periodi definiti, senza la redazione del citato documento di programmazione di sistema, che ricordiamo non è stato ancora recepito delle nuove linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali.

Recentemente è stata, inoltre, chiesta una valutazione tecnico amministrativa in merito alla prosecuzione delle attività di approvazione del PRP di Olbia e Golfo Aranci alla MATE Engineering, già incaricata del supporto tecnico amministrativo del procedimento di VAS del PRP di Olbia e Golfo Aranci (documento ricevuto al prot. 24992 in data 22/12/2020). La Società nel proprio parere, considerati tempi costi e la necessità di arrivare al più presto ad un risultato utile nell'interesse pubblico, suggerisce di proseguire l'iter del PRP di Olbia e Golfo Aranci ed in contemporanea attivare la redazione del DPSS. Successivamente alla chiusura dell'iter approvativo del PRP di Olbia e Golfo Aranci e del DPSS, si potranno redigere le necessarie varianti di tutti i PRP dei porti di competenza dell'Ente per allinearli al nuovo documento di pianificazione strategica.

È obiettivo del POT 2021-2023, quindi, superare la condizione imposta dal POT 2018-2020 per la prosecuzione dell'iter di approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Olbia e Golfo Aranci e dare mandato al Segretario generale, così come previsto dalla legge, in collaborazione con la Segreteria Tecnico Operativa, di riprendere le attività amministrative finalizzate all'approvazione del PRP di Olbia e Golfo Aranci e di attivare, in contemporanea, le attività necessarie alla redazione ed approvazione del DPSS. Sempre nell'ottica voluta dal legislatore circa le varianti localizzate, si prevede un adeguamento tecnico funzionale al PRP di Olbia per i moli Vecchio e B.Brin, meglio illustrato nel successivo paragrafo.

d).1 Adeguamento tecnico funzionale al Piano regolatore portuale del porto di Olbia.

Il Porto di Olbia è normato da due piani regolatori, uno approvato nel 1981, relativo al cosiddetto "Porto Interno" ed al pontile "Isola Bianca" (costituenti il porto commerciale), e l'altro del 1998, riferito al "Porto Industriale" (denominato ormai Porto Cocciani).

La proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (di seguito ATF) del PRP del porto commerciale di Olbia (Porto Interno e pontile Isola Bianca) è relativa al Molo Benedetto Brin collocato nel Porto Interno a sud della radice del pontile Isola Bianca e la banchina orientale del Molo Vecchio che si affaccia appunto sul molo Brin.

Il Molo Brin è un'opera di forma rettangolare che si sviluppa, con asse principale orientato da Ovest verso Est, per una lunghezza pari a circa 305 m e larga 61 m e raccordato a terra con una banchina inclinata di 45° rispetto all'asse. Il Molo Vecchio, anch'esso di forma rettangolare, con asse principale orientato, all'incirca, secondo la direzione Nord-Sud, largo circa 73 m e dotato di due banchine di diversa lunghezza, lunghe rispettivamente circa 130 m, quella orientale, e circa 60 m, quella occidentale. La banchina Nord del Molo Brin è storicamente utilizzata all'ormeggio di imbarcazioni da diporto su pontili radicati alla banchina stessa gestiti da un circolo nautico. Il lato meridionale del Molo (banchina Sud), fino a circa la fine degli anni 80 utilizzato per i traffici commerciali, negli ultimi 20 anni, a seguito della rimozione della gru su rotaia avvenuta alla fine degli anni 90, è utilizzato per l'ormeggio stagionale e saltuario di imbarcazioni da diporto di maggiori dimensioni che non possono essere ormeggiate ai pontili disposti sull'altro lato del molo. Analogamente la banchina orientale e di testata del molo Vecchio sono stabilmente utilizzate da oltre 30 anni per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto mentre le aree a terra sono occupate da parcheggi ad uso cittadino.

Inoltre, è importante aggiungere che in prossimità della testata del molo Brin, a tergo della banchina Sud, sorge il fabbricato "Ex Officine Mameli", abbandonato ormai da molto tempo, che versa in un cattivo stato di conservazione e che quindi richiederebbe urgenti interventi di manutenzione. Si tratta di un edificio costruito più di 50 anni fa e sul quale quindi ci sono dei vincoli della Sovrintendenza di competenza.

La proposta del presente ATF riguarda quindi anche il recupero del fabbricato "Ex Officine Mameli", di proprietà demaniale, ai fini del suo utilizzo per servizi portuali connessi alla nautica da diporto ed alla assistenza del cittadino.

In conclusione, l'ATF propone il recupero del fabbricato "Ex Officine Mameli", la realizzazione di tutti gli impianti ed i servizi della banchina Sud necessari per adeguarla all'utilizzo, in condizioni di sicurezza, per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto estendendo quindi la funzione nautica da diporto presente nella porzione settentrionale del molo anche alla porzione meridionale dello stesso.

A seguito della realizzazione di tali modifiche, si consentirà di procedere con la pubblicazione di un bando per la gestione, in regime di concessione demaniale, della banchina e degli spazi a terra retrostanti compreso l'edificio esistente.

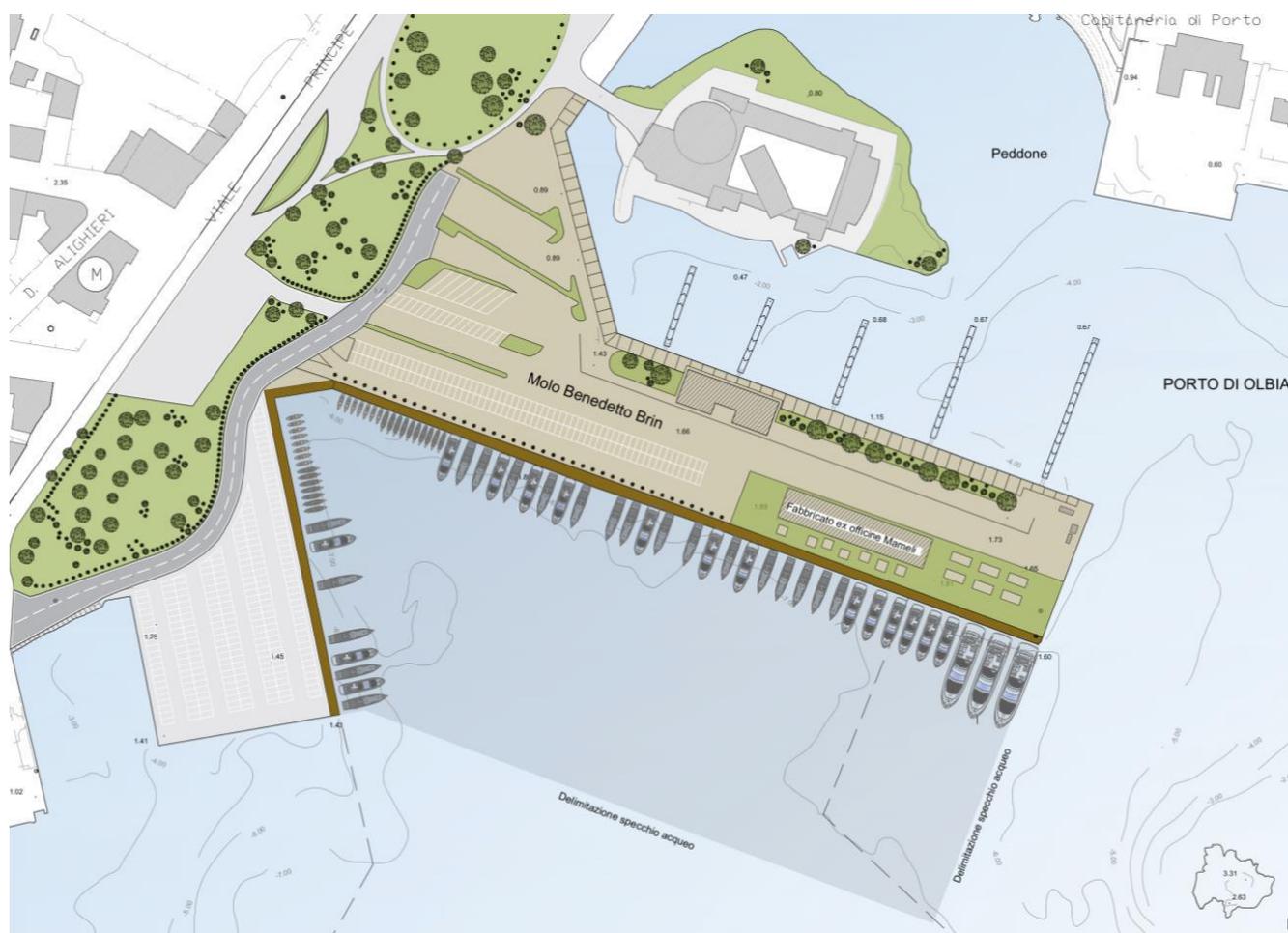
Si fa presente che la destinazione funzionale di tutto il molo Benedetto Brin alla nautica da diporto e delle banchine del Molo Vecchio risulta pienamente coerente con la pianificazione del Comune di Olbia che, nel Piano Urbanistico Comunale, destina lo specchio acqueo compreso tra i due Moli ad "Ampliamento Porto Turistico".

Nel caso in esame, la proposta di ATF consiste nell'estensione della funzione "Nautica da diporto", già presente nella porzione settentrionale del Molo Brin, alla intera superficie del Molo Brin ed alla banchina del Molo Vecchio e:

- non contrasta con gli strumenti urbanistici vigenti;
- non muta gli attuali carichi ambientali, ma anzi ne determina una loro diminuzione;

- non modifica sostanzialmente l'assetto planimetrico delle opere interne lasciando inalterato l'assetto generale di piano;
- non interviene sulle batimetrie di piano;
- non modifica gli aspetti navigazionali;
- non apporta alcuna modifica né alle condizioni d'accessibilità dell'area né ai carichi in termini di flussi di traffico veicolare.

E, pertanto, può considerarsi non assoggettabile alle procedure di approvazione previste dall'art. 5 della legge n. 84/1984 e ss.mm.ii., ma rientra nella fattispecie degli "Adeguamenti Tecnici Funzionali delle Opere del Piano".



Proposta ATF Molo B.Brin e Molo Vecchio

e) PORTO TORRES

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 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'Ente 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, apparivano, infatti, non più condivise 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.

È inoltre necessario evidenziare che, l'art. 22, del citato comma 6 del decreto legislativo n. 169/2016, 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 dall'Autorità di sistema portuale, secondo le linee guida all'uopo emanate dal Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e secondo precise indicazioni in merito alla problematica relativa alla situazione amministrativa dei contratti con i consulenti del Piano, tutt'ora in corso di definizione.

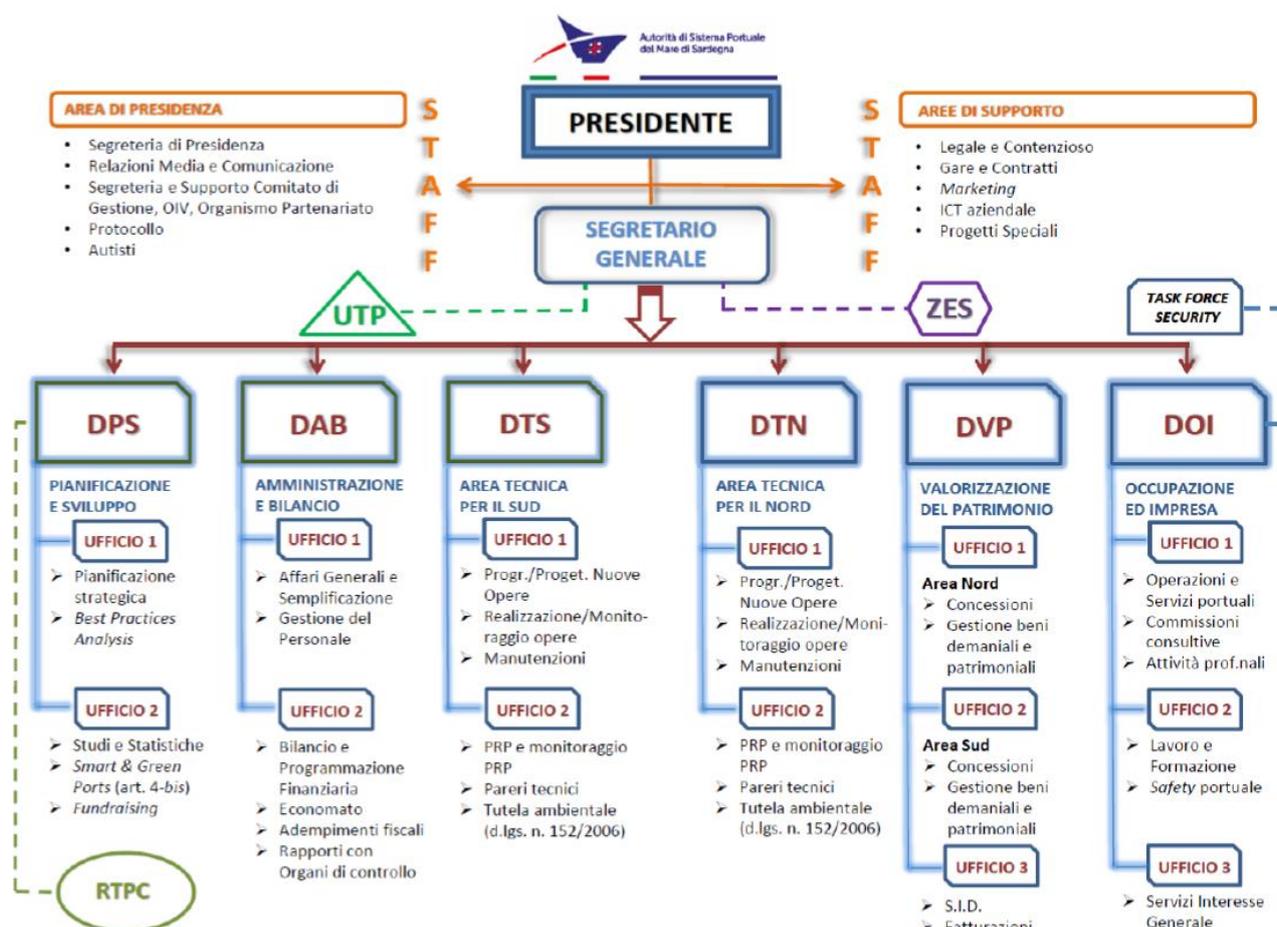
3. IL SOFTWARE DI SISTEMA

3.1 LA GOVERNANCE ORGANIZZATIVA

Il triennio appena trascorso ha visto delineare la fisionomia organizzativa dell’Autorità, improntata al disegno tracciato con il POT 2018-2020.

In funzione delle indicazioni del suddetto Piano, l’Ente ha infatti concertato al proprio interno l’elaborazione di una struttura funzionale in grado di rispondere alle rinnovate competenze e finalità apportate alla legge n. 84/1994 dalla Riforma del 2016.

Con l’emanazione, prima, del decreto n. 469 del 30.11.2018, con cui è stato adottato il “Piano triennale del fabbisogno di personale 2019-2021 dell’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna” e con l’approvazione, quindi, della “Pianta organica”, a mezzo della delibera n. 33 del 20.12.2018, è stato dato formale riconoscimento al nuovo impianto organizzativo della neo-costituita Autorità.



La concezione delle articolazioni amministrative dell’Ente ha mirato quindi ad evitare, ove necessario, qualsiasi forma di duplicazione funzionale nelle due sedi principali di Cagliari e Olbia: i centri di responsabilità delle diverse attività fanno infatti ora capo a dirigenti collocati presso l’una o l’altra sede,

ma ciascuno con autonome e distinte competenze prescindenti dall'ubicazione della sede dirigenziale. Del pari si è quindi evitata la tradizionale – ed anacronistica – impostazione organizzativa basata su direzione operativa e/o amministrativa e direzione finanziaria, mantenendo, per ragioni prettamente funzionali legate alla necessaria esigenza di sussidiarietà di azione, due distinte Direzioni tecniche, aventi rispettivamente competenza per i porti del Nord Sardegna (Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres e Santa Teresa Gallura) e Sud Sardegna (Cagliari, Oristano e Portovesme e, nel prossimo futuro, probabilmente Arbatax).

L'impianto organizzativo si fonda, dunque, su sei articolazioni di *line* ed una di *staff*.

Le articolazioni di line sono individuate nelle direzioni, alle quali sono preposti altrettanti direttori di livello dirigenziale, responsabili delle macro-aree di competenza. La struttura di staff è invece alle dirette dipendenze del Segretario generale. A ciascuna delle aree dirigenziali sopra indicate sono affidate missioni di natura generale, ricondotte ad unità amministrative di base ed in relazione alle quali possono essere declinati anche gli obiettivi e programmi conformi al Piano delle performance, oggetto di valutazione dell'OIV.

A ciascuna Direzione ed all'Area di Presidenza/Supporto è stato quindi assegnato, con l'ordine di servizio n. 8/2019, del personale suddiviso per profili professionali e distribuito per gradazioni di livello e sede di servizio. Ad ogni ufficio/area è assegnato almeno un funzionario-quadro al quale potrà essere attribuita la cura delle corrispondenti attribuzioni e missioni.

Nei due anni di sperimentazione del nuovo modello organizzativo si è potuta verificare la bontà, in termini di efficacia e di razionalizzazione, della scelta iniziale. Ciò però non esclude che, a fronte degli ulteriori oneri attribuiti all'Autorità, quali l'ampliamento della circoscrizione al porto di Arbatax e la gestione delle Zone economiche speciali, potrebbe essere necessaria una rivisitazione dell'impianto del 2018 che garantisca prontezza operativa ed economicità, anche in considerazione dell'incremento delle incombenze di security, per le quali potrebbe rendersi necessaria l'individuazione di specifiche ed autonome responsabilità dirigenziali.

3.2 LA GOVERNANCE DEGLI ASSET

3.2.1 DEMANIO MARITTIMO, USO DEI PIAZZALI E DELLE BANCHINE, ACCOSTI

I porti del Sistema sardo sono da sempre caratterizzati da un certo numero di imprese terminaliste, autorizzate ai sensi dell'art. 18 della legge n. 84/1994, distribuite abbastanza uniformemente sul territorio, e contestualmente da un buon numero di banchine pubbliche, sulle quali operano imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84/1994.

Diversamente da altre realtà portuali, non si evidenzia la preponderanza dell'una o dell'altra soluzione imprenditoriale, il che consente un certo equilibrio tra di esse ed al contempo un'ampia gamma di soluzioni operative a disposizione dell'utenza portuale, nell'ambito dell'intero sistema.

Inoltre, nel corso degli ultimi anni, l'Ente si è fatto promotore della regolarizzazione dell'utilizzo delle aree banchinali prospicienti le aree private ubicate nel porto di Oristano, in precedenza gestite dalla locale Autorità marittima, provvedendo ad avviare le procedure di trasformazione in imprese terminalistiche, ex art. 18 della legge n. 84/1994, quelle società che risultavano esclusivamente titolari, nelle suddette banchine, di una concessione demaniale marittima assentita ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione, all'interno delle quali le operazioni portuali di sbarco delle merci alla rinfusa venivano svolte direttamente da altra Impresa autorizzata ai sensi dell'art. 16 della medesima legge.

In alcune realtà, come ad esempio ad Olbia, si percepisce nitidamente la crescente esigenza di predisporre nuovi spazi da rendere fruibili da parte degli operatori: in particolare, il porto industriale (Porto Cocciani) sta registrando sempre maggiori traffici di merci alla rinfusa, quali materiali lapidei e cementi speciali, oltre a nuove ed interessanti prospettive legate alle c.d. navi green.

Da ciò deriverebbe l'opportunità di vagliare con attenzione investimenti focalizzati alla creazione sia di nuovi accosti e banchine, sia di piazzali adeguatamente pavimentati ed attrezzati per accogliere i sempre maggiori traffici.

Anche a Golfo Aranci si stanno delineando promettenti scenari legati ad una nuova linea in corso di definizione, il cui futuro sviluppo potrebbe, tuttavia, scontare l'esiguità degli spazi attualmente presenti nel sorgitore.

Come accennato, le imprese ex art. 16 della legge n. 84/1994 stanno operando vivacemente su tutti i porti del sistema, come testimoniano le numerosissime istanze di deposito temporaneo di merci in banchina e di comunicazioni di inizio sbarco (queste ultime non necessitano di apposito provvedimento autorizzativo) che quotidianamente pervengono all'Ente.

Ciò, tuttavia, impone alla stessa Autorità di dover procedere, nel futuro immediato, ad una revisione ed un riordino omogeneo della disciplina dei diritti di sosta temporanea di merci in banchina, da inquadrare in una apposita regolamentazione che dovrà garantire una corretta parità di trattamento tra i vari accosti del sistema, tra i quali deve vigere una sana e trasparente concorrenza.

Certamente, una analisi approssimativa sull'ultimo anno, con i suoi impensabili sviluppi e le sue imprevedibili conseguenze su mobilità, trasporti, economia, investimenti e quant'altro esistesse nel "prima", potrebbe restituire una visione distorta e falsata del *trend* di sviluppo dei porti del sistema che, fino ai primissimi mesi del 2020 era in costante, stabile crescita in quasi ogni settore.

Il terribile evento pandemico che stiamo tutt'oggi affrontando ha, se non altro, avuto il merito – peraltro del tutto involontario – di dare una vigorosa sferzata al processo di informatizzazione degli uffici. La

necessità di organizzare, da un giorno all'altro, un servizio da rendersi in *smart working*, di rispondere comunque alle esigenze degli operatori portuali, con tempistiche sovente immediate, è stata soddisfatta senza particolari difficoltà e senza il verificarsi di alcun disservizio.

Per il futuro, gli uffici saranno opportunamente rafforzati ed attrezzati per poter consolidare ed espandere il processo di digitalizzazione dei procedimenti amministrativi, con conseguente incremento dell'efficienza, già comunque attualmente molto elevata ed unanimemente apprezzata dall'utenza.

Sarà, inoltre, obiettivo dell'Ente procedere ad una revisione e ad una unificazione delle attuali disposizioni relative al rilascio, alla sospensione ed alla revoca delle autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni e servizi specialistici portuali, mediante l'emanazione di un nuovo, unico regolamento valido per tutti i porti di competenza dell'Autorità.

Con l'occasione, saranno riveduti ed uniformati gli importi dei canoni d'impresa ed i meccanismi relativi al loro aggiornamento annuale ed al calcolo dell'eventuale conguaglio, nonché verranno rese omogenee modulistica e procedura riferite alle richieste di sosta temporanea di merce su banchina pubblica.

Si tratta, come evidente, di affrontare una attività molto delicata di rimodulazione normativa, che tuttavia si ritiene indispensabile per assicurare maggior snellezza amministrativa, maggior efficienza, trasparenza e chiarezza, il tutto per consentire agli operatori dei porti di competenza di confrontarsi nel modo migliore possibile con gli altri competitors mediterranei.

3.2.2 REVISIONE DEGLI SPAZI IN CONSEGNA EX ART. 34 CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Nell'ambito delle direttive ministeriali, la Capitaneria di porto di Cagliari ha recentemente attivato un tavolo tecnico con le Amministrazioni pubbliche operanti in porto, al fine di verificare l'eventuale persistenza delle necessità sottese alle consegne ai sensi dell'art. 34 del Codice della navigazione.

Infatti, spesso si è verificata la stratificazione di una pluralità di provvedimenti, quali lettere d'intenti, accordi di programma, intese, consegne e riconsegne, senza tuttavia una chiara evidenza nella piattaforma informatica ministeriale S.I.D.

Questa Autorità deve partecipare attivamente al suindicato tavolo al fine di pervenire ad una razionalizzazione degli spazi in consegna alle Pubbliche amministrazioni e poter rendere, nel caso, disponibili per le attività previste nel Piano regolatore portuale i beni non più, di fatto, utilizzati dalle stesse e per i quali, tuttavia, non si è provveduto ad una formale riconsegna. Tale attività, promanando da direttive nazionali, sarà estesa a tutta la circoscrizione territoriale.

Inoltre, l'Ente valuterà la portata del novellato art. 6, comma 4, lettera e) della legge n. 84/1994 in cui è disposto che l'Ente amministri in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, in forza di quanto previsto dalla legge e dal codice della navigazione, disposizione

che appare estensiva delle indicazioni di cui all'art. 8, comma 3, lettera m) che prevede che *«il Presidente amministra le aree e i beni del demanio marittimo, ricadenti nella circoscrizione territoriale di competenza, sulla base delle disposizioni di legge in materia, esercitando, sentito il Comitato di gestione, le attribuzioni stabilite negli articoli da 36 a 55 e 68 del codice della navigazione e nelle relative norme di attuazione.»*.

3.2.3 LA GOVERNANCE DEI FATTORI PRODUTTIVI

La legge 28 gennaio 1994, n. 84 ha inteso attribuire alle operazioni portuali un ruolo talmente centrale da individuarle come il primo tra i compiti delle autorità portuali – ora autorità di sistema portuale – 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.

Tali compiti sono stati esplicitati, dettagliati e recepiti con provvedimenti ministeriali (decreti n. 585 del 1995, n. 132 del 2001, nonché in varie circolari sul tema) oltre che da puntuale e coerente regolamentazione locale.

Le modifiche apportate alla legge n. 84/1994 con il d.lgs. n. 169/2016 non hanno comunque interessato questa impostazione che ha inteso confermare in capo ai nuovi soggetti, le Autorità di sistema portuale, non solo la potestà "gestionale" di operazioni e servizi, ma anche i precedenti 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.

Pur lasciando inalterato l'impianto funzionale, il richiamato decreto ha tuttavia imposto, in considerazione del nuovo assetto previsto all'articolo 6, di affrontare uno sforzo finalizzato all'aggiornamento, alla revisione ed alla armonizzazione dei regolamenti in essere nei porti confluiti nell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna.

Un primo, fondamentale *step* in questa direzione è stato affrontato e superato alla fine del 2019 con l'emanazione, con Ordinanza n. 40/2019 del 05.11.2019, di un nuovo Regolamento per la disciplina delle attività industriali, artigianali o commerciali svolte nei porti di competenza, in sostanza una disposizione armonica ed organica che finalmente uniforma e disciplina le procedure di iscrizione, revoca, decadenza e cancellazione delle imprese al Registro ex art. 68 Cod. Nav.

Il nuovo Regolamento si è posto l'obiettivo di inquadrare tutte le attività svolte nei porti del Sistema, tipicizzandole in categorie utili alla successiva elaborazione statistica di dati, semplificando il più possibile le procedure di iscrizione, senza tuttavia sacrificare, in nome della snellezza amministrativa, quella attività di vigilanza ai fini della sicurezza ed igiene del lavoro tipica dell'Ente.

Per i prossimi anni, l'Ente si pone l'obiettivo di predisporre ulteriori regolamenti unici, di Sistema, relativi ad aspetti altrettanto importanti e basilari: il primo riguarda il superamento dei molteplici provvedimenti a suo tempo emanati da due diverse Autorità portuali e dalle locali Autorità marittime di Oristano, Santa Teresa e Portovesme in materia di operazioni e servizi portuali, in modo da rendere unico e certo l'iter procedimentale ad esse riferito.

Il nuovo Regolamento dovrà anche affrontare la delicatissima questione relativa alla determinazione del canone da far corrispondere alle imprese titolari di licenza, operazione attualmente frammentata tra i diversi provvedimenti vigenti e caratterizzata da una certa eterogeneità di metodi di calcolo ed importi di canoni-base.

Naturalmente l'obiettivo è, anche in questo caso, quello di rendere equi ed omogenei i canoni d'impresa, sì da garantire un costo identico per le imprese di tutto il sistema, in qualunque porto abbiano la sede operativa oltre a quello ovviamente di proporre agli operatori una metodologia di calcolo più trasparente possibile.

Un ulteriore obiettivo è quello di uniformare le varie, disomogenee disposizioni che riguardano il deposito temporaneo di merci in banchina ed il calcolo dei relativi diritti di sosta.

Anche in questo caso, il duplice obiettivo è rappresentato dal rendere uniformi le modalità ed i costi relativi a tale attività (adottando ad esempio la medesima modulistica, o prevedendo per tutti i porti un egual numero di giorni di franchigia) e contestualmente dall'improntare maggiormente il procedimento ai principi di trasparenza e di snellezza, considerato che sovente le richieste per questo tipo di attività pervengono pochi giorni (se non spesso addirittura poche ore) prima dell'arrivo della nave interessata al carico della merce da stoccare nei piazzali.

Tale attività di revisione dovrà, quindi, essere improntata ed ispirata, come detto, ad una armonizzazione dei regolamenti e dei loro contenuti, nell'ottica del "fare sistema" che la legge ha voluto imporre già attraverso il nome del nuovo soggetto, tenendo tuttavia in debita considerazione le peculiarità e la conseguente unicità di ogni porto rispetto agli altri.

La necessità e l'impellenza di affrontare questa delicata ma fondamentale revisione trova una ulteriore giustificazione nell'impegno che ogni soggetto della P.A. deve approfondire al fine di semplificare e rendere sempre più accessibili e snelli i procedimenti finalizzati al rilascio di autorizzazioni, concessioni, licenze e via dicendo.

Semplificare le regole significa di conseguenza che sarà più semplice rispettarle da parte degli operatori, *in primis* le imprese portuali ed i loro dipendenti.

Come già accade per quelle esistenti, anche le nuove procedure dovranno essere rese note attraverso il sito istituzionale (in particolare sul Portale Lavoro Portuale) e la documentazione verrà scambiata esclusivamente per via telematica.

3.2.4 IL CAPITALE UMANO

Il fattore umano, o meglio ancora, il “capitale” umano (perché trattasi, in effetti, di una risorsa preziosa ed insostituibile) rappresenta, oggi come in passato, il fulcro attorno al quale si muove sia l’attività portuale che, sovente, anche la normativa di settore.

È stato il particolare assetto del lavoro portuale, negli anni 90, a spingere il legislatore ad affrontare la radicale riforma della portualità nazionale, concretizzatasi nella Legge n. 84/1994, la quale a sua volta ha rappresentato solo un primo step di un lungo cammino normativo che, nel tempo, si è sviluppato cercando di contemperare i principi di concorrenza di respiro europeo con le esigenze di tutela delle attività lavorative prestate all’interno di contesti portuali sempre più complessi e soggetti a profonde crisi.

In ottemperanza alle previsioni di cui al c.d. “Correttivo” al decreto legislativo n. 169/2016, adottato a mezzo del decreto legislativo n. 232/2017, l’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha provveduto ad adottare, previa delibera del Comitato di gestione e sentite le varie Commissioni consultive locali, il “Piano dell’organico del porto dei lavoratori delle imprese” di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/1994, elaborato sulla base dei piani di impresa, degli organici e del fabbisogno lavorativo comunicati dalle imprese di cui agli articoli 16 e 18 e dell’organico del soggetto di cui all’articolo 17.

Mentre la prima stesura del Piano dell’Organico del Porto aveva a suo tempo fornito una fotografia della situazione occupazionale nell’ambito dei porti soggetti alla giurisdizione dell’Autorità di sistema portuale limitatamente, come previsto dalla Legge, alle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della stessa, i successivi aggiornamenti hanno iniziato a fornire, attraverso una capillare analisi ed elaborazione dei dati, una dinamica proiezione della evoluzione del mercato del lavoro nei porti del sistema.

Il primo, positivo effetto del Piano è comunque rappresentato dall’avvio dell’auspicata *data collection* permanente legata al monitoraggio dell’impiego del capitale umano in relazione alle attività principali che in detti porti si svolgono.

Inoltre, la connotazione “sistemica” del Documento, si mostra perfettamente coerente con le politiche di azione e gestione dell’Ente, preordinate ad una uniformazione delle procedure e dei processi in tutti i porti di propria giurisdizione.

Tale strumento di “raccolta” di informazioni e di dati a disposizione dell’Autorità di sistema portuale, costituirà naturalmente la base di partenza per la successiva adozione dei previsti «piani operativi di intervento per il lavoro portuale», di cui all’articolo 8, comma 3-bis della Legge, propedeutici a qualsiasi intervento dell’Ente nei settori della formazione professionale di riqualificazione o riconversione del lavoratore portuale, ovvero per la ricollocazione del lavoratore stesso in altre mansioni o attività in porto.

La recente costituzione dell’Agenzia di sistema prevista dal comma 5 dell’art. 17 della legge n. 84/1994, e l’ancor più recente avvio delle sue attività, avvenuto a far data dal 02.01.2020, rappresenta un importantissimo fattore di regolazione della forza lavoro per i porti dell’Autorità di sistema portuale, con

esclusione dello scalo di Portovesme nel quale opera la CLP San Giorgio (autorizzata ai sensi dell'art. 17 c. 2 della Legge).

Peraltro, nei confronti della suddetta Agenzia, l'Ente si pone, in qualità di socio di minoranza, come garante sia della tutela dei lavoratori prestatori di manodopera che della correttezza dell'equilibrio tra la richiesta di manodopera e la fornitura di lavoro temporaneo.

3.3 I SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

L'espressione "Servizi di interesse generale" riguarda quei servizi, forniti dietro retribuzione o meno, considerati di interesse generale dalle autorità pubbliche e soggetti, quindi, a specifici obblighi inerenti al pubblico servizio. Questa espressione non è presente nel Trattato dell'Unione, ma è derivata dalla prassi comunitaria, dall'espressione "servizi di interesse economico generale", che, invece, è menzionata dallo stesso.

Quest'ultima, l'espressione di "Servizi di interesse economico generale" è utilizzata nel trattato agli artt. 14 e 106.2 e designa i servizi di natura economica, forniti dietro retribuzione, i quali, in virtù dell'interesse generale della missione che questi assolvono, sono assoggettati dagli Stati membri a specifici obblighi di servizio pubblico. Questo concetto di servizi di interesse economico generale riguarda, in particolare, alcuni servizi forniti dalle grandi industrie di rete quali i trasporti, i servizi postali, l'energia (elettricità, gas, ...) e le comunicazioni. Tuttavia, il termine si estende anche a qualsiasi altra attività economica, purché soggetta ad obblighi di servizio pubblico.

Il compito dato dal legislatore alle Autorità di Sistema portuale al riguardo è importantissimo, infatti l' art. 6, c. 4 lettera c) della legge n. 84/1994 prevede:

"c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1."

I decreto ministeriale 14 novembre 1994 identificava ¹² i servizi di interesse generale nei porti, di cui all'art. 6, comma 1, lettera c), della legge 28 gennaio 1994, n. 84, da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale:

a) *Servizi di illuminazione*

Tali servizi riguardano la gestione degli impianti di illuminazione e le relative manutenzioni, nonché la distribuzione di energia elettrica ai concessionari, agli utenti portuali e alle unità navali.

b) *Servizi di pulizia e raccolta rifiuti*

12

Il Decreto legislativo 232/2017 contiene le "disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, numero 169" abroga il decreto di identificazione dei servizi di interesse generale.

Pulizia, raccolta dei rifiuti e sversamento a discarica relativa agli spazi, ai locali e alle infrastrutture comuni e presso i soggetti terzi (concessionari, utenti, imprese portuali, navi). Derattizzazione, disinfestazione e simili. Gestione della rete fognaria. Pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali.

c) Servizio idrico

Gestione dell'acquedotto, delle cisterne e della rete idrica e relative manutenzioni. Fornitura idrica alle navi in porto e in rada, ai concessionari ed agli utenti.

d) Servizi di manutenzione e riparazione

Tali servizi sono riferiti ai beni, agli impianti, ai sistemi tecnici e tecnologici, ai mezzi meccanici oggetto di concessione, di proprietà, ovvero utilizzati da soggetti operanti in porto.

e) Stazioni marittime passeggeri

Gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri.

f) Servizi informatici e telematici

Fornitura di sistemi informatici e telematici, di supporto informativo e di comunicazioni resi alle amministrazioni pubbliche, agli operatori privati, alla utenza e, più in generale, ai servizi marittimi.

g) Servizi comuni al settore industriale e al settore commerciale del porto

Gestione di parcheggi, accosti attrezzati, bacini di carenaggio per il settore industriale; gestione di parcheggi attrezzati e strutture di supporto all'autotrasporto ed agli altri operatori ed utenti del settore commerciale.

Il decreto ministeriale 4 aprile 1996, successivamente, ha incluso il servizio ferroviario svolto nei porti tra i servizi di interesse generale.

È quindi intervenuto il decreto legislativo n. 232 del 2017 che ha modificato il testo della disposizione recata dalla legge n. 84/1994, abrogando espressamente il d.m. 14.11.1994. Per tale ragione deve conseguentemente ritenersi caducato anche il decreto del 4 aprile 1996 che aveva integrato l'elenco dei servizi individuati, aggiungendo il servizio ferroviario.

Inoltre, la circolare ministeriale prot. 10251 del 17/04/2018 chiarisce che: *“Dal nuovo quadro normativo risulta che l'attività di affidamento di servizi in concessione di competenza dell'AdSP riveste ormai un ruolo residuale, dovendosi escludere quei servizi che per legge appartengono alla competenza di altre Autorità (Autorità marittima, enti locali, ecc.) e, per espressa previsione dell'articolo 6, comma 4, lett. c) della legge n. 84/94, le operazioni e i servizi portuali.*

Potrebbero permanere nelle competenze di codeste Autorità i servizi da rendere alla generalità degli utenti portuali quali, ad esempio, quelli di illuminazione delle parti comuni o il servizio di pulizia e disinquinamento degli specchi acquei. Nulla esclude, peraltro, che altri servizi, non elencati nei decreti ministeriali abrogati, ma rientranti nelle competenze di codeste Autorità, possano essere affidati in concessione o svolti con le altre modalità consentite dalla legge”.

In conclusione, la modifica normativa in questione ha consentito di ricondurre nei legittimi ambiti di competenza e organizzativi alcuni servizi, di inquadrare più correttamente il tipo di contratto da porre in

essere per la loro gestione (non necessariamente la concessione) e di scegliere, nel rispetto della normativa vigente, modalità organizzative diverse ai fini della loro prestazione.

Nell'impossibilità di comporre a priori un quadro dei vari servizi e delle relative modalità di affidamento, sia per la particolarità di ogni singola realtà portuale, sia per la complessità e molteplicità della normativa vigente nei vari settori relativi ai servizi, le Autorità dovranno di volta in volta valutare se l'attività che intendono disciplinare rientri nelle loro competenze istituzionali e, in caso affermativo, se sia qualificabile come servizio di interesse generale, se vi sia domanda da parte della generalità dei potenziali utenti presenti in porto tale da giustificare la presenza del servizio stesso, e, quindi, anche con riferimento al regime di mercato al quale assoggettare il servizio, individuarne le modalità organizzative alla luce delle vigenti disposizioni in materia, tra le quali, per l'espresso richiamo fatto dal comma 10 del citato articolo 6, il decreto legislativo n. 50 del 2016 e ss. mm. e ii..".

Inoltre, il Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti, ha individuato una serie di servizi portuali, taluni sono di competenza delle Autorità di sistema portuale, altri di vari soggetti che operano nei porti.

CAGLIARI

I servizi che verranno erogati agli utenti del porto di Cagliari nel triennio 2021 -2023 riguardano diversi aspetti che spaziano dalla sicurezza delle navi e degli impianti portuali contro le minacce di azioni illecite intenzionali (port security) alla gestione dei rifiuti prodotti in porto e, in particolare, dei rifiuti provenienti dalle navi che attengono a specifiche e stringenti convenzioni internazionali, normativa di settore europea, nazionale e regionale, al servizio di trasporto dei passeggeri a piedi delle navi di linea in transito nel porto di Cagliari, alla gestione delle reti idrico fognarie, alla gestione dei parcheggi per i semirimorchi e le auto in polizza. Oltre a tali servizi, alcuni dei quali rientrano tra quelli di interesse generale, individuati con D.M. 14.11.1994, sono erogati anche il servizio di pulizia degli uffici e dei servizi ubicati nella stazione marittima dedicati ai passeggeri delle navi di linea, servizio di manutenzione del patrimonio verde dell'Ente.

Di seguito una breve descrizione del servizio, lo stato attuale e le previsioni sulle modalità di erogazione:

Servizi erogati al fine di garantire la sicurezza delle navi e degli impianti portuali

All'attualità il servizio è erogato da tre soggetti distinti aggiudicatari di altrettante procedure di gara secondo quanto sotto indicato:

- controllo degli impianti portuali mediante sistema di videosorveglianza;
- controllo varco d'accesso all'area sterile;
- controllo varchi porto canale;
- servizio di ronda non armata nelle aree portuali aperte al pubblico.

Nell'anno 2021 verranno indette le procedure di gara per l'affidamento del servizio di ronda non armata nelle aree aperte al pubblico in scadenza nel mese di luglio con durata triennale.

Il servizio di controllo al varco d'accesso al Porto Canale sarà indetto congiuntamente a quello di rilevamento della temperatura dei passeggeri in arrivo al porto di Cagliari ai fini del contrasto alla diffusione epidemiologica da COVID-19 in quanto servizi rientranti nella stessa tipologia (portierato) con durata prevista di mesi 7 a decorrere da febbraio 2021. La durata prevista è stata valutata per il primo ipotizzando che lo stesso non sia più necessario nel periodo a partire dall'autunno 2p.v. e per il secondo in quanto il varco del porto canale potrebbe concretamente essere presidiato dalla guardia di finanza se l'area del porto canale sarà gestita da soggetti terzi.

Il servizio ai varchi all'area sterile è attualmente gestito da un Raggruppamento d'impres e avrà scadenza nel mese di settembre dell'anno 2022.

Nell'anno 2021 inoltre sarà realizzato il nuovo check point per i controlli di security e, pertanto, le apparecchiature per i controlli sulle persone e sui bagagli attualmente installate, saranno necessariamente implementate.

Servizi erogati al fine della gestione dei rifiuti

I servizi erogati che garantiscono la gestione dei rifiuti prodotti in porto o sulle navi che vi approdano sono i seguenti:

- servizio di raccolta, trasporto e smaltimento rifiuti provenienti dalle navi e dei residui del carico;
- servizio di pulizia delle aree demaniali marittime, comprendente anche la manutenzione degli impianti di smaltimento delle acque meteoriche, la pulizia di scogliere, banchine, rive e moli da rifiuti provenienti da mareggiate o abbandonati da terzi, il diserbo da erbe infestanti ;
- servizio di smaltimento dei rifiuti pericolosi abbandonati da ignoti nelle aree demaniali;

Il servizio di gestione dei rifiuti provenienti dalle navi è sicuramente il più complesso da gestire in quanto le norme di riferimento sono complesse e di varia natura. Propedeutica all'indizione di una gara per la concessione del servizio è l'approvazione del "Piano di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi" da parte della Giunta regionale, contenente le tariffe e le modalità di esecuzione del servizio stesso. Il suddetto piano deve essere aggiornato con cadenza triennale.

Attualmente il servizio è svolto da un Raggruppamento di Impres aggiudicatario di una procedura pubblica bandita sulla base del suddetto piano, il cui contratto è stato prorogato ed in scadenza nel mese di agosto del 2021. È già stata avviata la procedura di aggiornamento del piano per poter predisporre gli atti ed esperire la relativa gara.

Il servizio di pulizia delle aree demaniali è stato aggiudicato a seguito di procedura aperta e prorogato con scadenza nel mese di maggio 2021.

Per quanto riguarda i rifiuti pericolosi che talvolta sono abbandonati da ignoti in area demaniale di competenza dell'Ente, si interviene all'occorrenza con Ditte iscritte all'Albo dei fornitori. Si è preferito non avviare una procedura di gara dedicata in quanto l'implementazione del sistema di videosorveglianza, che coprirà anche le aree abitualmente interessate dal fenomeno, dovrebbe fungere da deterrente contro tali abusi.

Servizio di trasporto dei passeggeri a piedi delle navi di linea in transito nel porto di Cagliari

Il servizio di trasporto con bus navetta, dedicato ai passeggeri a piedi delle navi di linea, è necessario a garantire la loro sicurezza. Infatti, il tragitto pedonale che sarebbe ad essi dedicato, peraltro obbligato, attraversa un'area continuamente interessata da operazioni portuali con movimentazione di mezzi pesanti, costituendo un potenziale pericolo per l'incolumità delle persone.

Il servizio è in scadenza nel mese di giugno del 2021, salvo proroga.

Nel triennio 2021-2023 dunque il servizio verrà svolto con bus navetta fintanto che, negli anni a seguire, non si concretizzerà l'ipotesi di trasferimento degli attracchi dedicati alle navi di linea.

Servizio di gestione delle reti idrico fognarie

Attualmente i servizi sono direttamente erogati dall'Ente per quanto attiene la fornitura dell'acqua potabile e industriale, mentre la Società Abbanoa Spa, gestore del servizio idrico integrato per la Regione Sardegna, gestisce le reti fognarie.

L'intendimento dell'Ente per il prossimo triennio è quello di portare a compimento la cessione della rete idrica al gestore unico, avendo già avviato il procedimento amministrativo che prevede la realizzazione di alcuni lavori di adeguamento già concordati e, a seguire, la sottoscrizione del provvedimento di cessione.

Servizio di gestione dei parcheggi per i semirimorchi e le auto in polizza

L'Ente, nelle more del trasferimento del traffico semirimorchi e delle autovetture in polizza nel Porto Canale, come previsto negli strumenti pianificatori della stessa, ha individuato le aree da dedicare al servizio e fra esse anche quelle site in zona Riva di Ponente e Località Sa Perdixedda, sulle quali sta procedendo ad effettuare i necessari interventi di sistemazione, e quelle site in viale La Playa, precedentemente in uso al Comune di Cagliari e al Comando Provinciale Vigili del Fuoco.

Inoltre, a seguito dell'ultimazione dei lavori di realizzazione della nuova delimitazione dell'area di Security del Porto Storico di Cagliari, sono stati affidati i lavori per la sistemazione delle aree di raccordo tra la Zona Riva di Ponente e la Località Sa Perdixedda, che comporterà l'acquisizione di nuovi spazi da destinare alla sosta.

Anche l'avviato l'iter per la demolizione dei fabbricati fatiscenti ubicati in Località Sa Perdixedda permetterà, una volta acquisito il prescritto parere della Sovrintendenza, di destinare ulteriori spazi al predetto servizio.

La demolizione dei silos nel Molo Rinascita e la riqualificazione delle aree circostanti permetteranno, anch'esse, l'utilizzo di ulteriori spazi per la sosta dei semirimorchi all'interno dell'area Security.

Con l'ampliamento e la sistemazione delle aree di sosta e la nuova delimitazione dell'area Security, verranno create le condizioni per avviare la procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento della gestione del parcheggio, di cui è in corso la predisposizione della procedura ad evidenza pubblica per il rilascio in concessione demaniale marittima dei relativi spazi.

Nelle more del perfezionamento della suindicata procedura, è stata emanata l'Ordinanza Presidenziale n. 36 del 17.12.2020 avente ad oggetto la regolamentazione temporanea delle aree attualmente destinate alla sosta dei mezzi pesanti, delle autovetture e delle merci pericolose.

Servizio di pulizia degli uffici e dei servizi ubicati nella stazione marittima dedicati ai passeggeri delle navi di linea

Il servizio è in scadenza nel mese di marzo 2021. La procedura di gara è stata già indetta nel dicembre del 2020 e pertanto si ritiene che, alla scadenza del contratto in essere, sarà stato dato avvio al servizio con il nuovo aggiudicatario.

Servizio di manutenzione del patrimonio verde dell'Ente

Il servizio consiste nella manutenzione ordinaria e straordinaria del verde del porto di Cagliari. La procedura di gara per l'affidamento del servizio di durata triennale è in corso di esperimento. Si ritiene che il servizio possa essere avviato entro la metà del mese di febbraio 2021.

OLBIA, GOLFO ARANCI E PORTO TORRES

Di seguito, si riportano gli ambiti spaziali entro cui i servizi in argomento vengono resi per i porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres.



Circoscrizione territoriale di Olbia



Circoscrizione territoriale di Golfo Aranci



Circoscrizione territoriale di Porto Torres

I servizi di interesse generale che vengono resi sul territorio suddetto sono appresso descritti:

Manutenzione del servizio di illuminazione portuale dei Porti del Nord Sardegna.

L'appalto, della durata di 10 mesi, si sviluppa a seguito delle necessita di manutenzione ordinaria e straordinaria, preventivamente autorizzata, nell'ambito della circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale, sede territoriale di Olbia, in particolare nell'area portuale del Porto di Olbia-Isola Bianca, Porto Industriale Cocciani, Porto di Golfo Aranci e Porto Torres e la manutenzione delle cancellate di accesso all'area ad accesso ristretto dei citati porti.

Nel 2018 l'Autorità ha ricevuto delle proposte di Partenariato Pubblico Privato, ai sensi dell'art. 183 del D. Lgs. 50/2016, per gli interventi di efficientamento, manutenzione e gestione degli impianti.

Avendo individuato un promotore si prevede, per l'anno 2021 di individuare l'affidatario che gestirà per 11 anni il servizio di "manutenzione degli impianti di illuminazione portuale di tutti i porti di competenza dell'Autorità di sistema portuale.

Il Partenariato Pubblico privato prevede un investimento del promotore di € 6.074.731 per il collaudo, il completamento dell'illuminazione portuale, nonché, la sostituzione dei corpi illuminanti con tecnologia a LED, garantendo un risparmio energetico e una riduzione dell'emissione di CO2 di circa di circa il 30%.

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.

Servizio di pulizia e raccolta rifiuti nelle aree portuali e demaniali nei porti del Nord Sardegna.

L'appalto, della durata di tre anni con la possibilità di estensione fino a sei, prevede la prestazione dei servizi di pulizia di strade, piazzali e banchine nonché delle aree demaniali, ricomprese nelle aree demaniali, e dei servizi di raccolta, trasporto e smaltimento in discarica o impianto di recupero, dei rifiuti presenti nei contenitori disposti all'interno delle aree di competenza dell'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE.

3.4 LA SICUREZZA

3.4.1 LA SAFETY

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 decreto legislativo 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 decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272, recante "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale".

Inoltre, in ambito regionale, l'art. 7 comma 1 del decreto legislativo n. 81/2008 ed il d.P.C.M. 21 dicembre 2007, art. 1 comma 2, prevedono l'istituzione di un apposito Comitato regionale di coordinamento, che realizzi appunto un raccordo con il Comitato previsto all'art. 5 del d.lgs.81/2008.

Con Decreto del Presidente n. 102 del 17 ottobre 2019, la Regione Autonoma Sardegna - Assessorato all'Igiene e Sanità e dell'Assistenza Sociale, ha provveduto a ricostituire il Comitato Regionale di Coordinamento, giunto a scadenza a seguito del raggiungimento del centottantesimo giorno successivo all'insediamento del nuovo Consiglio regionale.

L'Ufficio Operativo del Comitato Regionale di Coordinamento di cui all'art. 2, c. 1, del DPCM del 21 dicembre 2007 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 integrato di vigilanza e prevenzione, nell'ambito del quale vengono fissati una serie di obiettivi legati appunto alla vigilanza. In entrambi gli organismi, l'Autorità è rappresentata da un proprio delegato in qualità di membro effettivo.

In attuazione al decreto legislativo 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.

Al fine di garantire che le attività portuali vengano esercitate nel rispetto delle norme di sicurezza vigenti, è in corso di emanazione un apposito regolamento che va a disciplinare le procedure applicative relative all'attivazione dei poteri di controllo e vigilanza e dei connessi poteri di polizia amministrativa in capo al personale esercitati dal personale appartenente alla D.O.I. – Direzione Occupazione ed Impresa dell'Autorità preposto all'esercizio dell'attività ispettiva, di vigilanza e controllo delle attività portuali di cui agli artt. 16, 17 e 18 della Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii., individuato con appositi ordini di servizio.

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 agli infortuni occorsi in ambito portuale relativi al personale dipendente dalle imprese autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali, attraverso l'analisi statistica congiunta delle medesime informazioni, nonché mediante la condivisione informatizzata dei dati inerenti alle imprese iscritte al Registro di cui all'art. 68 del Codice della Navigazione.

Per questo motivo, al fine di implementare le procedure di raccolta dei dati sul fenomeno antinfortunistico nonché sugli incidenti in ambito lavorativo, l'Ente ha in programma di emanare un ulteriore, apposito regolamento il quale avrà l'obiettivo di individuare i principali fattori di rischio nelle aree e nelle attività portuali, di valutarne l'evoluzione nel tempo, anche in funzione delle misure adottate, ed infine di fornire una metodologia uniforme di trasmissione e trattazione, anche ai fini statistici, dei dati relativi agli incidenti ed agli infortuni avvenuti in ambito portuale.

Come accennato, ogni anno il Piano operativo integrato di vigilanza e prevenzione fissa un determinato target di sopralluoghi portuali, da svolgersi autonomamente ovvero in forma coordinata o congiunta con il personale degli SPreSAL e/o delle locali Autorità Marittime.

L'Ente, sempre più attento e teso alle problematiche legate alla *safety*, ha deciso di investire notevoli risorse nell'attività di vigilanza, incaricando tutto il personale già addetto all'ufficio lavoro portuale con compiti amministrativi a svolgere anche le mansioni ispettive in ciascuno dei porti di competenza.

Tale attività riveste un carattere tipicamente preventivo, piuttosto che sanzionatorio-punitivo: i risultati ottenuti nel tempo, certificati dal netto calo di infortuni sul lavoro registrati nei porti del Sistema, rappresentano uno stimolo ad assicurare una vigilanza quanto più possibile e capillare.

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.

Nel corso del 2020, l'evento pandemico da COVID-19 ha indotto l'Autorità ad alzare l'asticella dei propri obiettivi, affiancando agli usuali sopralluoghi ai fini *safety*, mirati cioè a vigilare sulla regolare applicazione delle normative inerenti alla sicurezza e l'igiene del lavoro in nave, sulle banchine e nei piazzali, per prevenire il verificarsi di eventuali incidenti sul lavoro, anche ulteriori controlli finalizzati alla verifica della corretta applicazione delle norme anti COVID-19 tra il personale delle imprese portuali.

Proprio in quest'ottica, è stato emanato l'Ordine di Servizio dirigenziale n. 19/2020 del 20 ottobre 2020, con il quale l'Ente ha adottato due specifiche *check list* da utilizzarsi nel corso dei sopralluoghi portuali. Nella prima di esse, sono raccolte le verifiche da espletare ai fini della *safety* portuale, con indicazione del riferimento normativo corrispondente; nell'altra, sono invece elencati gli accertamenti da espletare ai fini del contenimento dell'evento pandemico, estrapolati dai vigenti dpcm nonché dalle disposizioni regionali in materia.

3.4.2 LA SECURITY

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, 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 di Sistema Portuale in parte dei porti di competenza, 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 (attuata con decreto legislativo 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.

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, ecc.). Tali Piani di sicurezza sono esaminati da apposito "Comitato di Sicurezza Portuale" (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.

Il presente Piano non può affrontare le tematiche di sicurezza dei nuovi porti che fanno parte della nuova circoscrizione territoriale dell'Autorità, che peraltro deve essere formalmente definita con Decreto Ministeriale, non bastando l'individuazione da parte della legge dei porti di competenza. Il completamento del trasferimento delle competenze e della documentazione dei singoli porti, aiuterà a delineare, al meglio, le prossime azioni programmatiche sulla materia.

Con l'ampliamento della circoscrizione è ancora più evidente la diversa impostazione dei Piani di sicurezza nei diversi porti, che pur essendo approvati, secondo le vigenti norme, presentano delle evidenti differenze dei livelli di sicurezza e dei diversi costi di gestione, influenzando anche la competitività portuale. Ci si dovrà muovere, nel futuro, secondo due linee: una di tipo informativo al fine di fare comprendere agli utenti l'importanza del servizio per la loro sicurezza; l'altra di tipo istituzionale al fine di sviluppare con le istituzioni preposte un unico modello di sicurezza portuale per tutti i porti che fanno parte della nuova Autorità di sistema portuale.

A tal fine risulta necessaria una regia unica del comparto security di competenza dell'Ente, mediante la previsione di un "Security Manager" al quale affidare il coordinamento delle relative attività per tutti i porti del Sistema.

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

Porto di Cagliari

- Modifica procedure di imbarco per crocieristi in transito al fine di migliorare la qualità e ridurre i tempi;
- Ampliamento *check-point*, nelle more della realizzazione di un nuovo punto di controllo più efficiente.
- Presa in carico della *security* nei nuovi porti e miglioramento delle condizioni esistenti
- Installazione rilevatori pass di prossimità per utenti e mezzi (Progetto pilota), al fine di poter conoscere in tempo reale la situazione all'interno dell'area sterile del terminal passeggeri.
- Familiarizzazione di tutto il personale operante nelle aree sterili non addetto a mansioni di *security*.

Porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres

- Rinnovo dell'Appalto triennale (2021 - 2023) per il servizio di Vigilanza delle Aree Portuali e di controllo di sicurezza dei passeggeri in partenza da Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres;
- Acquisto degli apparati tecnologici (apparati radiogeni, rilevatori di vapori di sostanze esplosive, metal detector a portale e manuali, etc.) necessari allo svolgimento dei controlli di sicurezza dei passeggeri, dei loro bagagli, e dei veicoli;
- Miglioramento dell'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.

È in studio la modifica degli impianti portuali ASI 1-ASI 2-ASI 3 (porto industriale) a seguito di alcune non conformità scaturite nell'ispezione del Ministero dell'Interno, dovuto soprattutto alla commistione del traffico passeggeri con il traffico merci. Questi verranno sostituiti da un unico impianto portuale industriale che includa anche alla banchina di Riva.

Per quanto riguarda, infine, lo scalo di **Oristano**, è in fase di studio e attuazione il piano di sicurezza che consentirà di estendere il servizio anche nell'impianto portuale del Sud-Ovest.

3.5 LE POLITICHE DI *MARKETING* E LE ATTIVITÀ PROMOZIONALI

L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna comprende, come già osservato, diverse realtà portuali dell'Isola quali il porto di Cagliari, Oristano, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Santa Teresa Gallura e Portovesme. L'accorpamento di questi scali, alcuni già sede di Autorità portuali, altri semplici porti regionali, ha implicato nel triennio precedente una fase di armonizzazione delle politiche di *marketing* e promozione dei porti nonché una visione strategica unitaria della Sardegna come unica destinazione.

Purtroppo, il particolare periodo che la comunità portuale ha vissuto e sta vivendo legato alla pandemia del COVID-19, che ha causato una forte contrazione dei traffici portuali, specialmente nel settore crocieristico, impone una rilettura della futura strategia del marketing dei porti dell'Autorità.

Infatti, se da un lato è emersa una nuova politica di pianificazione degli eventi legati alla promozione determinata dalla impossibilità di fare eventi in presenza, che ha avuto come risultato quello di organizzare eventi e meeting on line e via web, dall'altro lato non sempre questa nuova strategia ha dato i risultati sperati.

A tela proposito l'Ente ha già partecipato ad una "fiera virtuale", il *Seatrade Cruise Virtual 2020* che, come sopra evidenziato, non ha dato i risultati sperati.

Bisognerà quindi nel prossimo triennio comprendere dove sia vantaggioso per l'Ente partecipare *on line* ad eventi/conferenze, considerando che partecipare in presenza specie per gli appuntamenti fieristici rimane e rimarrà la soluzione più efficace.

3.5.1 PARTECIPAZIONI AD ASSOCIAZIONI

Lo sviluppo ed il mantenimento delle relazioni con i più importanti rappresentanti dei porti crocieristici e delle compagnie armatoriali è considerato essenziale. Pertanto l’Autorità confermerà la propria presenza nelle associazioni internazionali quali *MedCruise* dove l’Ente è parte attiva nel *board* europeo attraverso la Responsabile del Settore *marketing*. Di specifica rilevanza anche l’attività all’interno di ESPO (*European Sea Port Organization*) di Bruxelles dove l’Ente, sempre attraverso *MedCruise*, partecipa attivamente alla Commissione ambiente.

3.5.2 PARTECIPAZIONI A FIERE ED EVENTI

L’Autorità, compatibilmente con la situazione attuale di pandemia COVID-19 che si auspica possa terminare nel 2021, sarà presente come destinazione unica a tutti gli eventi e fiere internazionali, via web o in presenza ove sia consentito. Alcune azioni promozionali saranno anche intraprese grazie alla partecipazione a taluni eventi fieristici on line o in presenza del Sistema Italia da parte di Assoporti.

In considerazione del fatto che le organizzazioni fieristiche hanno comunicato che gli eventi, in linea di massima, rimarranno immutati nel corso dei prossimi anni, si può affermare in generale che l’Ente parteciperà ai seguenti appuntamenti annuali fieristici senza escludere eventuali altre proposte di partecipazione di fiere di settore:

SETTORE CROCIERISTICO

- *Seatrade Cruise Shipping* che si svolge ogni anno a Miami;
- *Seatrade Europe* evento fieristico europeo;
- *Seatrade Med* evento fieristico crocieristico del Mediterraneo;

SETTORE DIPORTISITICO

- *Monaco Yacht Show*
- *Cannes yachting Festival*
- Salone nautico di Genova

SETTORE MERCI - CONTAINER

- *Transport Logistic* di Shanghai
- *SIL* di Barcellona
- *Med Port*
- *Naples Shipping Week* di Napoli

3.5.3 RAPPORTO CITTÀ – PORTO

L’Autorità, in ottica di promozione verso il territorio di competenza, si propone l’obiettivo di sviluppare il rapporto tra cittadinanza e comunità portuale. Pertanto, verranno promossi eventi che vedono Comune, Porto e associazioni di categoria in collaborazione per lo sviluppo delle attività di accoglienza per i turisti che transitano nei porti di riferimento.

3.5.4 PREDISPOSIZIONE DI NUOVO MATERIALE PROMOZIONALE

Si rende necessario alla luce della situazione attuale – in cui i collegamenti virtuali stanno sostituendo gli incontri in presenza – rinnovare il materiale promozionale in formato digitale.

Questo comporterà un lavoro copioso di raccolta ed elaborazione di tutte le informazioni e i dati dei porti coinvolti per la realizzazione di materiale promozionale (*brochure*, supporti digitale e altro) da distribuire on line agli armatori, agli operatori portuali e a tutti coloro che hanno interesse a sviluppare degli investimenti con il nuovo Ente. Sarà prevista anche la creazione di nuovi filmati sui porti per il settore crocieristico e commerciale.

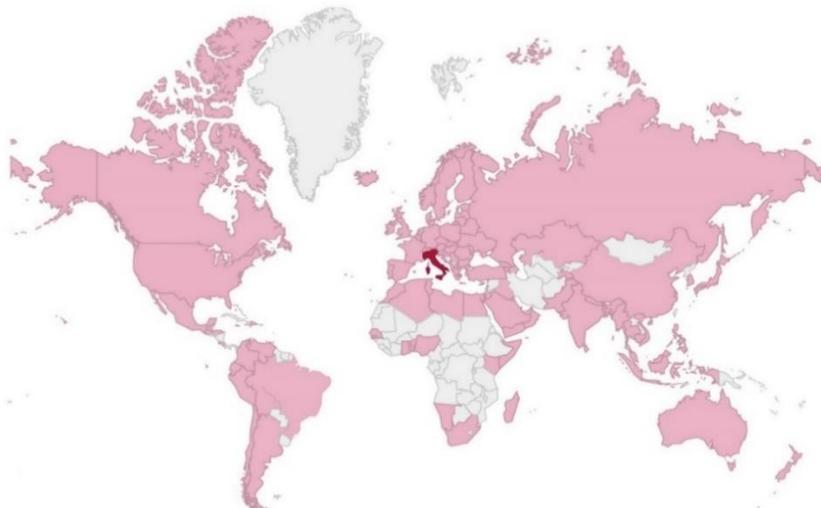
3.6 LA COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE

Nel triennio 2017 – 2020, così come previsto dal precedente POT, la Comunicazione istituzionale ha svolto un ruolo fondamentale nella creazione di una nuova immagine, unica e coordinata, della Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Attraverso il graduale superamento della dimensione prettamente territoriale delle due ex Autorità portuali e alla contestuale estensione della *governance* a tre nuovi porti (Oristano, Santa Teresa e Portovesme), si è giunti ad una conformazione regionale ed un crescente peso nazionale.

Trasformazione che ha richiesto una vera e propria opera di *reset* della comune conoscenza e consapevolezza fino a quel momento maturata dall’utenza e dalla collettività sarda nei confronti delle due Autorità portuali del Sud e del Nord Sardegna.

Il primo passo fondamentale - in attuazione delle disposizioni della legge 7 giugno 2000, n. 150, secondo la quale la Comunicazione è chiamata a rispondere, innanzitutto, al fondamentale prerequisito di assicurare e promuovere la migliore e più autorevole immagine dell’Ente e della sua attività di governance – è stato la creazione di una nuova pagina web istituzionale (www.adspmaredisardegna.it). Strumento concepito per essere perfezionato, implementato rapidamente in base alle esigenze operative e mirato a garantire una maggiore fruibilità sia da parte dell’utilizzatore interno che dall’utenza. Oltre alla funzione meramente informativa e divulgativa, lo stesso conferisce la massima trasparenza degli atti amministrativi, così come da normativa in materia di Anticorruzione e Trasparenza.

Dal luglio 2018, mese di avvio del monitoraggio, il website dell’Autorità ha raggiunto 750 mila visualizzazioni, per una media giornaliera di oltre 800 consultazioni ed una distribuzione capillare sui continenti così come graficamente riportato dalla mappa sottostante.



REDISTRIBUZIONE DEI CLICK AL SITO WWW.ADSPMAREDISARDEGNA.IT

Nel triennio appena trascorso, l’azione di comunicazione è stata indirizzata principalmente ai media tradizionali (quotidiani regionali, nazionali, cartacei o online, riviste specializzate di settore ed emittenti televisive) attraverso la produzione di specifici comunicati stampa sull’attività dell’Ente, tutti integralmente disponibili sul sito web per una pronta consultazione sia da parte del cluster portuale che da un pubblico più ampio e non definito di *stakeholder*.

In questa fase, definita di reset e creazione di una nuova immagine dell’Ente, si è ritenuto di non dover ricorrere all’ausilio dei social network nell’attività di comunicazione istituzionale.

Rispetto alla maggioranza delle Pubbliche Amministrazioni, infatti, le informazioni rese disponibili dall’Autorità sono riferite ad un target di utenza ben definito, limitato, e non sempre veicolabili secondo la semplificazione imposta al messaggio dai canali *social*.

È altresì fondamentale, a tal proposito, evidenziare che la comunicazione social non costituisce alcun obbligo normativo per l’Ente – così come riportato dallo stesso “Vademecum sulla Pubblica Amministrazione e social media”, redatto nel 2011 da Formez PA nell’ambito delle attività finalizzate alla elaborazione delle Linee guida per i siti web delle Pubbliche Amministrazioni (previste dalla Direttiva n. 8 del 26 novembre 2009 del Ministro per la pubblica amministrazione e l’innovazione).

Il passaggio ad una dimensione più *friendly* su piattaforme come Facebook - attualmente il social con più utenti in Italia (38,4 milioni) secondo l’Osservatorio sulle Comunicazioni dell’Agcom – presupporrebbe un nuovo approccio alla comunicazione istituzionale che, da modello unidirezionale (verso il cittadino), assumerebbe una connotazione compartecipata (con il cittadino). Quest’ultimo aspetto, sebbene possa rappresentare un valore aggiunto nell’azione amministrativa dell’Ente, allo stesso tempo esporrebbe la

stessa ad azioni di “*hating online*”, compromettendone radicalmente la attività di comunicazione e, dunque, vanificando il fine del messaggio trasmesso. Resta da valutare, per un’eventuale azione di comunicazione social più efficace ed in rete con categorie professionali affini al tipo di governance dell’Ente, il potenziale offerto da canali professionali e più selezionati come LinkedIn che, secondo le stime Agcom, in Italia è utilizzato da 21,2 milioni di utenti. Scelta che potrebbe essere completata dalla creazione di un vero e proprio *House Organ* dell’Autorità, pubblicazione periodica edita in formato cartaceo o digitale per tenere costantemente informati gli stakeholder sull’attività e le iniziative future dell’Ente.

Strumento, quest’ultimo, che, internamente, col preciso fine di incrementare la circolazione delle informazioni tra le diverse direzioni dell’Autorità, potrà trovare spazio all’interno della Piattaforma Aziendale Multitasking realizzata dalla Direzione Pianificazione e Sviluppo. Detto *tool*, basato su *Sharepoint* - sistema di *Content Management* sviluppato da Microsoft, utile alla creazione di liste, *repository* documentali, calendari sincronizzati - che contribuirà a favorire una diffusione capillare, sempre disponibile, di disposizioni del vertice, informazioni di carattere generale e a generare una vera e propria cultura della condivisione di *know-how* tra le differenti direzioni dell’Ente. Un contributo in chiave digitale e accessibile che ben si confà ad una dotazione organica in crescita e alla dislocazione dei vari uffici nell’Isola.

Un *focus* specifico merita anche il ruolo strategico della comunicazione nella complessa fase della pandemia. Al fine di garantire la più ampia informazione sulle disposizioni ministeriali e regionali in materia di contenimento dal contagio, l’Ente, attraverso il proprio sito web istituzionale, ha provveduto a mantenere costantemente aggiornata una pagina (Emergenza Coronavirus) dedicata alle informazioni ai passeggeri in arrivo e partenza nei porti di competenza.

Contestualmente, anche attraverso i canali di informazione, è stato generato un costante flusso di update statistici – la maggior parte dei quali in tempo reale indirizzati agli organi regionali e ministeriali competenti - relativi all’andamento dei traffici marittimi, termometro fondamentale per monitorare la pesante flessione economica della regione Sardegna e, allo stesso tempo, per l’organizzazione di tutte quelle attività sanitarie connesse alla prevenzione del contagio. Un’esperienza, questa, che conferma l’esigenza di una costante e sempre puntuale informazione a tutto campo sulle dinamiche portuali e, aspetto non secondario, sull’attività dell’Autorità, con particolare attenzione ai *target* di riferimento, per i quali, considerate le limitazioni imposte agli spostamenti e a qualsiasi tipo di riunione in presenza, occorrerà un ulteriore potenziamento dei canali di contatto e di accesso per un’amministrazione sempre più trasparente e a portata di click.

3.7 I SERVIZI PER L’UTENZA (LO SPORTELLO UNICO AMMINISTRATIVO)

Lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) è previsto nella sintetica previsione dell’art. 15-*bis* della legge n.84/1994, come introdotto dal decreto legislativo n. 169/2016 e di recente, con il decreto legislativo n. 232/2017, parzialmente modificato. Quest’ultimo provvedimento prevede che Il Comitato di gestione, su proposta del Presidente dell’Autorità di sistema portuale e sentito l’Organismo di partenariato della risorsa

mare di cui all'articolo 11-*bis*, approvi il regolamento che disciplina l'organizzazione, il funzionamento e il monitoraggio dello Sportello Unico Amministrativo, secondo Linee guida approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il Presidente dell'Autorità di sistema portuale vigila sul corretto funzionamento dello Sportello Unico Amministrativo, anche al fine di segnalare, nell'ambito della Conferenza nazionale di coordinamento, eventuali prassi virtuose da adottare o eventuali disfunzioni da correggere.

Al fine di evitare possibili incertezze ed eventuali eterogenee interpretazioni, su impulso dell'Assemblea di Assoporti, è stato concordato che l'Associazione desse avvio alle attività di coordinamento per la definizione, nel rispetto di quanto già esiste e delle specificità dei singoli porti, di un "Modello Unico" di SUA, con l'obiettivo di:

- definire uno schema condiviso delle attività che dovranno essere svolte dagli uffici competenti delle singole Autorità di sistema portuale per la totale armonizzazione delle procedure
- definire in sede MIT un accordo con tutte le Amministrazioni e Agenzie coinvolte per sancire le regole e le procedure per il funzionamento del SUA e l'erogazione dei servizi previsti, intervenendo – ove necessario – con l'emanazione delle norme necessarie per garantire lo scambio di documenti e dati tra le diverse PA ed assicurare i servizi previsti ai soggetti privati
- definire uno standard sia per l'accesso al SUA da parte dei soggetti privati, sia per gestire lo scambio dati bi-direzionale attraverso l'interoperabilità con i sistemi e le banche dati delle Amministrazioni centrali, delle Agenzie nazionali e degli Enti Territoriali coinvolti
- reperire le forme di finanziamento necessarie per progettare il "Modello Unico SUA" e per l'implementazione ed avvio dei sistemi.

Attualmente non sono state ancora formalizzate indicazioni uniformi da parte di Assoporti per la definizione delle attività che dovranno essere poste in capo al SUA, il quale dovrebbe comunque qualificarsi come "*front office*" digitale delle Autorità di Sistema Portuale.

Nel frattempo anche l'AGId ha avuto modo di occuparsi della materia alla luce dei contenuti del Codice dell'amministrazione digitale.

L'Ente proseguirà in ogni caso a supportare le azioni descritte per la realizzazione di tale importante strumento, essendosi già attivato sulla digitalizzazione di alcuni servizi destinati al cittadino.

3.8 INFORMATION & COMMUNICATION TECHNOLOGY

L'obiettivo dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, in ottemperanza a quanto disposto nel Codice dell'amministrazione digitale (CAD) e nel Piano triennale per l'informatica nelle Pubbliche Amministrazioni, è quello di innovare costantemente le attività e lo svolgimento dei procedimenti amministrativi, perseguendo gli obiettivi di efficacia, efficienza ed economicità, creando continue interazioni sempre più digitali e una continua evoluzione dei processi di digitalizzazione.

Già dall'anno in corso l'Autorità intende proseguire fattivamente il suo impegno di implementazione della banda larga e dei sistemi di connettività SPC-2, che consentiranno elevati standard nella comunicazione e nell'interscambio dei dati, nonché l'interoperabilità con le altre Pubbliche Amministrazioni e in particolare lo sviluppo dei sistemi portuali e di *security* e dei sistemi di controllo ambientale.

Tutto ciò faciliterà lo sviluppo di banche dati condivise, facilmente accessibili e consultabili in tempo reale, specialmente in considerazione dell'attuale situazione, causata dall'emergenza COVID-19, che ha richiesto il distanziamento sociale, imponendo un maggior ricorso allo *smart working* (lavoro agile).

L'Ente, pur in piena emergenza, ha implementato i sistemi interni ICT e tutti i sistemi necessari a garantire la continuità operativa, anche da remoto, sviluppando una piattaforma aziendale di condivisione multitasking. Una "Digital Workplace", ideata dalla Direzione Pianificazione e Sviluppo e l'Ufficio ICT, con l'obiettivo di creare una sede virtuale sempre aperta e raggiungibile anche da remoto, catalizzando in modo sempre più partecipativo le normali attività lavorative, trasformandole in processi digitali. Una piattaforma intranet aziendale condivisa da diversi utenti, accessibile su autenticazione da un unico punto d'ingresso, a seconda di ruoli e competenze.

La Piattaforma, altamente personalizzabile, basata su un portale intranet moderno comprensivo di sistemi software e dotata di applicazioni pronte all'uso, all'interno delle quali sviluppare aree di lavoro per la gestione di procedure standard o attività più specifiche e condividere dati provenienti anche da fonti esterne, aggregati all'interno di un contenitore centralizzato e interattivo.

Il continuo sviluppo della Piattaforma consentirà inoltre, di procedere al perfezionamento dei processi di dematerializzazione di tutte le procedure interne, perfezionando anche quelle già da tempo in esercizio, considerando inoltre, i continui sviluppi dettati dall'evoluzione normativa del CAD, che prevede la formazione dei documenti completamente in forma digitale.

Tra gli obiettivi da conseguire nel prossimo triennio, il continuo innalzamento del livello di sicurezza informatica, nel rispetto della Direttiva NIS 1148/2016 sulla sicurezza delle reti e dei sistemi informativi, garantendo elevati standard di sicurezza, si procederà all'implementazioni di sistemi firewall di ultima generazione, e di sistemi antivirus, con sistemi avanzati di blocco delle minacce e degli attacchi cibernetici, che nell'ultimo periodo hanno avuto una crescita esponenziale contro rilevanti comparti delle Pubbliche Amministrazioni.

Per garantire una maggiore efficienza nell'erogazione dei servizi, verranno implementati tutti i sistemi di *disaster recovery* in maniera tale da evitare il blocco dei sistemi, come peraltro già disposto da Agid nel Piano Triennale dell'Informatica, nel quale viene disposta l'adozione di tutte le misure necessarie ad incrementare la qualità delle infrastrutture IT in termini di sicurezza, resilienza, efficienza energetica e continuità operativa (*business continuity*). Con il nuovo sistema GPA (Gestione Pass Automatizzata), attualmente in fase di test, verranno digitalizzate tutte le procedure di richiesta e rilascio dei pass per l'ingresso nelle aree portuali, consentendo inoltre un puntuale controllo di tutti gli accessi in tempo reale.

4. LE RISORSE DI SISTEMA

La “macchina complessa” fin qui osservata necessita di propellente. Le azioni e gli interventi che devono essere posti in essere prevedono inevitabilmente il ricorso a risorse, principalmente economiche, ma che possono reperirsi anche da un arricchimento del *know-how* aziendale, grazie ad interazioni su più livelli ed all’acquisizione dei prodotti di partenariato.

4.1 PROVENTI ED INTERVENTI

4.1.1 LA PIANIFICAZIONE FINANZIARIA

Si può affermare che l’Ente abbia raggiunto la “maturità” contabile” con il bilancio di previsione 2020. Dopo il primo documento previsionale per l’esercizio 2018, conseguente all’istituzione dell’Ente nel 2017, il bilancio dell’esercizio 2020 ha formalmente unificato anche la gestione finanziaria derivante dalle precedenti realtà amministrative dell’Autorità portuale di Cagliari e di quella di Olbia e Golfo Aranci.

A partire dallo scorso anno, l’Ente si proietta dunque verso il consolidamento della completa unificazione della gestione economica e delle linee di intervento finanziario. Ciò, peraltro, avviene in stretta correlazione anche con il nuovo disegno organizzativo che ha avuto avvio nel febbraio 2019. L’omogeneizzazione delle competenze in capo a strutture direzionali ben definite consente infatti una più accurata allocazione delle risorse ed una meglio ponderata quantificazione dei fabbisogni.

I documenti contabili previsionali dal 2020 in avanti si configurano, pertanto, quali strumenti unitari ed organici di sostegno e sviluppo alle politiche di azione dell’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna nell’ambito dell’intero territorio di competenza, ben recependo principalmente le linee di indirizzo dei diversi documenti di pianificazione strategica dell’Ente.

L’avvio e la realizzazione della programmazione operativa per i lavori pubblici per il triennio 2021/2023 può comunque contare sulle risorse iscritte nel bilancio triennale dell’Autorità, quale contestualmente approvato con il Bilancio di previsione 2021 dal Comitato di gestione nella seduta del 30 novembre 2020, con deliberazione n. 15.

Sulla base delle previsioni contenute appunto nel bilancio triennale 2021-2023, il periodo di competenza del presente Piano vede disponibile un avanzo di amministrazione presunto da applicare all’esercizio 2021 pari ad € 347.918.508,80, di cui vincolati € 250,205.164,68 e disponibili € 97.713.344,12.

L’utilizzo delle risorse per ciascuno degli esercizi finanziari del triennio viene così rappresentato:

ANNO	ENTRATE		USCITE		SALDO
2021	CORRENTI	40.638.400,00	CORRENTI	39.390.237,60	1.248.162,40
	C/CAPITALE	753.000,00	C/CAPITALE	61.121.430,00	- 60.368.430,00
	TOTALE*	41.391.400,00	TOTALE*	100.511.667,60	- 59.120.267,60
2022	CORRENTI	50.087.400,00	CORRENTI	39.390.237,60	10.697.162,40
	C/CAPITALE	803.000,00	C/CAPITALE	48.761.430,00	- 47.958.430,00
	TOTALE*	41.391.400,00	TOTALE*	88.151.667,60	- 37.261.267,60
2023	CORRENTI	50.087.400,00	CORRENTI	39.390.237,60	10.697.162,40
	C/CAPITALE	803.000,00	C/CAPITALE	100.761.430,00	- 99.958.430,00
	TOTALE*	41.391.400,00	TOTALE*	140.151.667,60	- 89.261.267,60

* al netto delle partite di giro

Le risorse di parte corrente, derivanti principalmente dalle entrate tributarie e dai canoni demaniali, generano un flusso finanziario che soddisfa le esigenze connesse al funzionamento dell’Autorità, in quanto struttura complessa, e del Sistema portuale, sia per gli interventi ordinari di mantenimento in efficienza e sicurezza delle strutture e spazi comuni e ai fini della security portuale.

Va però sottolineato che è un bilancio di previsione “difficile” quello che accompagnerà la gestione finanziaria dell’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna nel corso del 2021. Difficile perché dovrà calarsi, in quanto strumento di intervento finanziario, nelle dinamiche di un’economia regionale fortemente provata, così come l’intero assetto economico mondiale, dagli effetti della pandemia globale da COVID-19, ed i cui scenari restano, per molti versi, ancora indistinti. Difficile anche perché il bilancio 2021 ha dovuto affrontare la sfida delle misure di contenimento della spesa, previste dalla legge n. 160 del 27 dicembre 2019 (Legge di bilancio 2020) che, all’art. 1, c. 591 e ss., ha introdotto norme di razionalizzazione delle uscite per l’acquisto di beni e servizi –in altri termini le spese che servono per far funzionare l’Ente – limitando le stesse ad un importo non superiore al valore medio sostenuto per le medesime finalità negli esercizi finanziari 2016, 2017 e 2018, come risultante dai relativi rendiconti o bilanci deliberati.

Pur avendo fortemente contestato tali imposizioni con l’evidenza di oggettivi impedimenti non solo concettuali, senza però sortire gli effetti auspicati presso le Ragionerie ministeriali, l’Ente è comunque riuscito a definire un documento previsionale conforme non solo alla pur nefasta interpretazione restrittiva della norma, ma alle stesse indicazioni al riguardo provenienti dai Ministeri vigilanti, comprimendo tutte le voci di spesa indicate dalle citate disposizioni, nonché alle limitazioni previste dai commi 610 e 611 della stessa legge n. 162/2019, per le spese informatiche ed ai vincoli ormai strutturali di cui all’art. 6, c. 14 del decreto-legge n. 78/2010, relativi alle spese per acquisto, manutenzione, noleggio e esercizio di autovetture e per acquisto di buoni taxi.

Nonostante le difficoltà sopra richiamate questa Autorità non verrà meno, nel 2021, ai compiti che la legge n. 84/1994 le assegna ed al ruolo di player istituzionale di riferimento riconosciuto nel e dal territorio.

4.1.2 FUNDRAISING

Il concetto di *fundraising* espresso da questo Piano è ben diverso dal concetto originale da cui nasce il termine, legato alle associazioni *non profit*. Si tratta di una attività di ricerca di fondi e finanziamenti per realizzare, studi, progetti, strutture materiali ed immateriali al servizio dei porti e del sistema logistico. Un'attività di ricerca di specifici fondi, sia di origine nazionali, sia di origine comunitaria, sia anche di origine privata.

Nella fase attuale, alla luce dei rigidi vincoli di finanzia pubblica imposti dall'UE e dalla necessità di perseguire una costante azione di contenimento del debito pubblico italiano (scarsità di risorse nazionali), i fondi europei costituiscono per l'Autorità di sistema portuale una fonte di finanzia aggiuntiva quanto mai preziosa.

Per tutti gli operatori italiani (pubblici e privati), tuttavia, continuano a registrarsi criticità nell'accesso alle sovvenzioni dell'UE. Questo è dovuto soprattutto al fatto che, sovente, alcuni soggetti faticano a raccogliere le informazioni con congruo anticipo rispetto alla emanazione degli avvisi di finanziamento, in quanto ancora oggi non sono sufficientemente chiare le differenze di obiettivi e strumenti dei vari Programmi/fondi dell'UE, anche quelli gestiti a livello regionale. Nel caso dei finanziamenti "diretti" di Programmi come per esempio Horizon 2020, LIFE ed altri, inoltre, si aggiungono fattori quali la complessità ormai raggiunta da tali Programmi e l'estremo livello di concorrenza nell'accesso a finanziamenti potenzialmente disponibili per gli operatori di tutti gli Stati Membri, nella corretta finalizzazione dei progetti sugli strumenti di finanziamento più adatti.

Si ritiene necessario, per il futuro, far precedere alla fase di ricerca (ricerca oculata) di avvisi di finanziamento e di formulazione dei progetti, una fase di analisi strategica in cui si pongono le basi per capire meglio quali siano i fabbisogni finanziari dell'Ente che potrebbero essere soddisfatti con i fondi europei in modo pertinente, per individuare gli strumenti di finanziamento comunitari più adatti e, non ultimo, per rivedere l'intera strategia di finanziamento dell'Autorità, in modo da ricercare le adeguate sinergie fra fondi europei e altri strumenti di finanziamento. Questo è particolarmente rilevante nel caso dei finanziamenti "diretti" dell'UE, per i quali la gestione dei finanziamenti è improntata alla responsabilità di Direzioni e Servizi della Commissione e Agenzie delegate (*in primis* le agenzie esecutive).

L'esperienza della nuova Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna e l'attuazione della nuova pianta organica con il preesistente e scarso personale ha evidenziato notevoli criticità per la realizzazione di tale obiettivo, suggerendo per il futuro una revisione della pianta organica con la creazione di un apposito ufficio strutturato per il *fundraising* e l'istituzione di un referente per i progetti e finanziamenti per ciascuna Direzione tecnica. Si potrà, così, quindi procedere nel triennio di riferimento alla realizzazione di un Piano per una mappatura dei fondi europei di interesse dell'Ente ed alla predisposizione di una matrice di finanziabilità dell'Autorità.

Ad integrazione delle attività sopra descritte si procederà a svolgere le ulteriori azioni come riportate nei paragrafi che seguono.

a. LE STRATEGIE DI LIVELLO INTERNAZIONALE E NAZIONALE RILEVANTI PER L'AUTORITÀ



Con circa 200 milioni di tonnellate trasportate per l'Italia e 50 milioni per la Francia, i due Paesi rappresentano rispettivamente il primo e il quarto mercato comunitario (dopo Spagna e Grecia) per lo Short Sea Shipping nel bacino del Mediterraneo. Il segmento ro-ro in particolare ha mostrato nell'ultimo decennio una dinamica espansiva, con una crescita delle quantità trasportate del 28% in Italia e del 23% in Francia (2007-2016).

Queste tendenze sono state solo in parte intercettate sul lungo periodo da parte delle isole dell'Area di Cooperazione, ma segnali positivi provengono dal trend di breve periodo 2014-2016: +12% il traffico complessivo della Corsica, +7% quello della Sardegna, con un +19% nel segmento ro-ro, +35% il traffico complessivo dell'Isola d'Elba.

I porti continentali italiani e francesi affacciati sul Mediterraneo occidentale rappresentano per queste isole i principali partner per il trasporto marittimo, vere e proprie porte di accesso da e per il continente. Con alcuni dei porti continentali la relazione è quasi esclusiva. Olbia scambia con Livorno via ro-ro il 59% delle merci, Bastia il 55% con Marsiglia, Porto Torres l'86% con Genova e Ajaccio il 73% con Marsiglia, senza considerare l'importanza di Piombino per l'Isola d'Elba.

Anche dal punto di vista dei porti continentali le relazioni con le isole rappresentano quote non trascurabili. Circa un quarto del traffico ro-ro sia del porto di Livorno che di Civitavecchia è dato da relazioni con i principali porti della Sardegna e della Corsica; per Genova, le relazioni con le isole rappresentano il 15% della movimentazione ro-ro complessiva.

Il quadro delle relazioni tra isole e continente non si esaurisce considerando le sole relazioni marittime. Se è vero che partner importanti del commercio delle isole sono i Paesi di appartenenza, come evidenziato dal fatto che la maggior parte dei traffici ro-ro si gioca sulle relazioni nazionali, debita considerazione deve essere riservata al commercio estero, e non solo a quello che avviene con i Paesi del Mediterraneo, ma anche con quelli dell'Europa centrale. Infatti sia per la Sardegna che per la Corsica giocano un ruolo di primo piano le relazioni con gli Stati dell'Europa Sud Occidentale (Francia e Spagna per la Sardegna, soprattutto Italia per la Corsica), ma una quota non trascurabile di importazioni ed esportazioni delle isole sono provenienti/destinate a Paesi compresi tra il Mare del Nord e le Alpi: il 22% delle importazioni e il 12% delle esportazioni della Sardegna; il 27% delle importazioni e il 24% delle esportazioni della Corsica.

Assume quindi rilevanza, per le isole dell'Area di Cooperazione, il ruolo delle catene logistiche di terra e la funzione all'interno di queste esercitata dai nodi logistici di aggregazione e smistamento dei carichi, sia quelli collocati sul territorio nazionale, in alcuni casi con funzioni di retroporto, sia quelli dell'Europa centrale, per l'aggregazione delle merci destinate alle isole o, in verso opposto, la loro riproposizione verso i mercati di destinazione.

La stretta relazione tra porti isolani e continentali, da un lato, e il ruolo delle catene logistiche di terra, dall'altro, possono quindi rappresentare i punti di partenza per un ragionamento su una maggiore integrazione delle ADM e Short Sea Shipping ai Corridoi di riferimento e la partecipazione delle isole nei processi decisionali degli stessi.

Rispetto a questi obiettivi va, infatti, valutata l'opportunità di stringere o rinnovare alleanze strategiche tra i porti delle isole, i porti continentali di accesso ai Corridoi europei e i centri logistici di terra. Strategie che dovrebbero avere un obiettivo sia operativo, di integrazione ed efficientamento delle tratte marittime all'interno di catene logistiche complesse, sia più ampiamente orientato a far emergere, nei confronti della programmazione istituzionale delle ADM, una unità di intenti nelle priorità dei diversi soggetti coinvolti all'interno di queste catene.

Le criticità riscontrate nella programmazione e nel sostegno comunitario e nazionale alle ADM nello specifico delle isole dell'Area di Cooperazione rappresenta il punto di partenza per una proposta di correzione all'attuale quadro regolamentare. In particolare, in relazione alla programmazione comunitaria, il requisito che, per essere finanziabili dal CEF, i progetti di attivazione o miglioramento di servizi ADM debbano coinvolgere almeno due Stati Membri pone una prima limitazione a progetti ADM per isole la cui domanda di trasporto marittimo è rivolta innanzi tutto ai rispettivi Paesi di appartenenza. Andrebbe pertanto valutata la possibilità di accedere al CEF anche per progetti ADM interni a uno stesso Stato Membro.

Un secondo requisito di accesso al CEF riguarda il fatto che i progetti debbano coinvolgere almeno 1 porto "core". Considerato che l'unico porto isolano appartenente alla rete centrale è costituito da Cagliari, da un lato la sua collocazione sul versante Sud della Sardegna pone limitazioni sostanziali a progetti di collegamento tra le isole, dall'altro il suo essere unico porto "core" restringe il campo delle opzioni per altri

collegamenti internazionali. Ulteriore elemento di valutazione sembra quindi essere la ricerca di condizioni alle quali consentire un sostegno a collegamenti ADM tra porti della rete globale (“comprehensive”).

Rispetto alle politiche di sostegno nazionali, sia nel caso della precedente esperienza Ecobonus che di quanto attualmente stabilito per Marebonus, le rotte da/per la Sardegna sono escluse dalle tratte incentivabili, data la natura dello strumento strettamente orientata al trasferimento modale strada-mare secondo parametri che prendono in considerazione l’effetto del trasferimento modale tra origini e destinazioni costiere. L’effetto di trasferimento dalla strada al mare potrebbe invece essere considerato rispetto a itinerari con origine o destinazione interna.

Si tratta di proposte che prendono spunto dalle specificità delle isole dell’Area di Cooperazione, ma che hanno trovato riconoscimento anche in due documenti di valutazione sulla programmazione ADM elaborati a livello comunitario.

Secondo uno studio della Commissione europea del 2017, infatti, occorre riconoscere, tra le altre prospettive di sviluppo futuro delle ADM, che una migliore intermodalità e catene di approvvigionamento integrate saranno importanti per lo sviluppo futuro del settore. Come sottolineato dallo studio, lo SSS fa parte di una catena di approvvigionamento complessa e rappresenta solo una modalità all’interno della catena.

Analoga considerazione è riportata dal *DG for Internal Policies (2014)*, quando sottolinea che le Autostrade del Mare fanno parte di catene di approvvigionamento complesse che non iniziano né finiscono nei porti marittimi. Secondo lo studio il trasporto marittimo a corto raggio è in molti (se non tutti) casi uno dei vari modi di trasporto all’interno di una catena e i progetti ADM dovrebbero considerare una catena di approvvigionamento integrata in modo che essi siano collegati ad altri anelli della.

A questo proposito gli autori dello studio stesso sottolineano comunque che le più recenti call CEF dedicate alle ADM hanno, tra le proprie priorità, l’integrazione del trasporto marittimo all’interno di *supply chain* più ampie. Secondo gli autori, ciononostante, l’attenzione per le catene di approvvigionamento rimane subottimale e gli orientamenti e le richieste di progetti futuri potrebbero essere rafforzati con un’attenzione maggiore alle catene di approvvigionamento che attraversano i confini dell’UE.

Ciò risulterebbe comunque difficile per isole le cui relazioni prevalenti sono con il Paese di appartenenza dato il vincolo dei due Stati Membri. È comunque la stessa *DG for Internal Policies (2014)* a riportare che il programma ADM dovrebbe consentire una maggiore flessibilità nella creazione di partenariati. Ciò significa, secondo gli estensori, che è necessario indagare sulla possibilità di consentire l’istituzione di progetti ADM tra i porti all’interno di un singolo Stato Membro.

b. GLI ACCORDI A LIVELLO DEI PORTI DELL'AREA DI COOPERAZIONE INTERREG IT-FR MARITTIMO E DEL LAZIO

Gli accordi a livello dei porti dell'Italia centro settentrionale (Civitavecchia, Livorno, Genova), della Corsica e del Sud della Francia, dell'area di cooperazione IT-FR marittima in generale, sono necessari per cogliere le opportunità della continuità territoriale e rendere così eleggibili le partecipazioni ai bandi CEF delle TEN-T.

Il Sistema portuale si situa nell'ambito transfrontaliero del Mediterraneo occidentale, un'area storicamente a forte vocazione marittima e dove le potenzialità di crescita si orientano oggi ai settori della Blue economy. Proprio il carattere transfrontaliero ed insulare dell'area pone sfide particolari in termini di accessibilità e continuità dei servizi di trasporto, con l'integrazione: dei sistemi logistici dell'area; dei collegamenti con la Corsica; delle connessioni con le regioni transfrontaliere continentali, in primo luogo la Toscana, principale partner commerciale nel traffico ro-ro. Nell'ambito geografico ligure-tirrenico, Sud Francia e Corsica si sviluppa il potenziale di cooperazione con i porti continentali ed insulari della Corsica, soprattutto in relazione alla tematica dei servizi di continuità territoriale marittima. Di fondamentale importanza è quindi il raccordo con gli scali Corsi e "continentali", nell'ottica della continuità dei servizi di trasporto e dell'ottimizzazione delle rotte marittime di collegamento di corto raggio, in considerazione degli stretti legami e dei flussi commerciali rilevanti tra questi territori.

Il *network* portuale intende, pertanto, porre le basi per una programmazione complessiva e di lungo periodo dei servizi di logistici e di trasporto tra Sardegna, Corsica e "Continente", consolidando così il ruolo di *hub* di traffici ro-ro e aprendo nuove opportunità di sviluppo economico per le filiere prioritarie. La cooperazione prioritaria con l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale e con gli scali marittimi della Corsica e, in generale, dell'arco marittimo del Mediterraneo occidentale, risponde a un obiettivo prioritario di centralità del Nodo logistico rispetto alle correnti di traffico euro-mediterranee, in cui i corridoi centrali delle TEN-T rappresentano i punti terrestri terminali di una rete marittima estesa che si collega con gli snodi portuali insulari ed extra-Ue.

Per tale motivo, quale azione prioritaria, sarà ricercato un dialogo con l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale finalizzato allo sviluppo di un sistema di relazioni e collaborazioni comuni da disciplinarsi mediante un accordo tra Enti. Non di meno, per i motivi di cui al precedente paragrafo, dovranno essere cercate collaborazioni con altri porti del mediterraneo, tra cui quelli Francesi "continentali" e Corsi al fine di rendere eleggibili gli interventi dei finanziamenti delle Reti TEN-T che debbono interessare almeno due Stati Membri.

c. AZIONI E PROGRAMMI PER IL REPERIMENTO DELLE RISORSE E FINANZA INNOVATIVA A SUPPORTO DELL'ATTUAZIONE DEI PIANI REGOLATORI DI SISTEMA PORTUALE

L'utilizzo di risorse private per la realizzazione delle opere portuali e strategie tariffarie diventa una priorità a fronte della limitata disponibilità di risorse pubbliche per la realizzazione di infrastrutture portuali impone di far maggior ricorso al capitale privato attraverso il partenariato pubblico-privato nonché con le norme del Codice della Navigazione e del relativo Regolamento di attuazione.

In base ai suindicati criteri, dovrà darsi corso all'aggiudicazione delle concessioni demaniali marittime per la costruzione/riqualificazione e gestione di immobili di pregio ricadenti in zone destinate alla nautica da diporto, ad attività turistico-ricettive ed alla fruizione cittadina, individuate con provvedimento del Presidente, sentito il Comitato di gestione¹³.

Tenuto conto dell'esigenza di una compatibilità economica oltre che tecnica, si ritiene che nel limite della normativa di settore, debbano adottarsi criteri tariffari che favoriscano l'iniziativa privata.

Il canone dovrà, inoltre, essere rapportato all'effettiva utilizzabilità del bene demaniale.

Nello specifico, il periodo concessorio, ai fini della determinazione del canone, dovrà essere suddiviso, per le concessioni che prevedono la realizzazione di opere di difficile rimozione, in due fasi:

- fase di cantiere;
- fase di esercizio dell'attività.

La fase di "cantiere" comprende le fasi di realizzazione delle opere sino al collaudo, che dovrà avvenire entro i termini stabiliti dalla normativa vigente per l'esecuzione di opere pubbliche. In detta fase, in considerazione del fatto che non vengono svolte attività di tipo commerciale e lucrative, il canone sarà determinato nella misura unitaria prevista per l'area scoperta.

La fase di "esercizio dell'attività" comprende il periodo intercorrente tra il collaudo delle opere ed il termine di scadenza della concessione in cui è previsto che il concessionario eserciti l'attività oggetto della concessione. Il canone annuo in detta fase dovrà essere determinato tenendo conto sia delle superfici coperte da opere di difficile rimozione che, se previste, delle cubature.

Inoltre, qualora il concessionario si accoli l'onere per la realizzazione, in particolari aree identificate dal Presidente, sentito il Comitato di gestione¹⁴, di opere di grande infrastrutturazione, così come definite dall'art. 5) c. 9 della legge 28.01.1994, n. 84 e ss.mm.ii., ovvero di strutture di difficile rimozione strumentali per le attività ivi previste e funzionali all'utilizzo del demanio marittimo in conformità con gli

¹³

Per il Porto di Cagliari sono già stati identificati i seguenti ambiti: l'edificio denominato Stazione Marittima sito nel Molo Sanità; il Capannone Nervi in località Su Siccu; gli edifici ubicati nel Molo Dogana ed il fabbricato ubicato nel Viale Colombo; attualmente sede del Liceo Scientifico "Alberti.

¹⁴

Per Cagliari è già stato identificato il Porto Canale.

strumenti programmatori adottati e, pertanto, suscettibili di acquisizione in proprietà dello Stato al termine della concessione, potranno essere previste le seguenti riduzioni sul canone e per il solo periodo di esercizio dell'attività:

- 50% per la realizzazione di opere di grande infrastrutturazione;
- 25% per la realizzazione di strutture di difficile rimozione strumentali per l'attività del concessionario.

4.2 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 da diverse, felici, esperienze delle due preesistenti Autorità portuali¹⁵. Una esperienza che ha favorito l'accrescimento professionale del personale dell'Ente soprattutto attraverso il confronto con altri partner italiani, europei e Extraeuropei dell'area mediterranea.

È nato quindi un percorso virtuoso che ha consentito oggi, all'Autorità di partecipare in maniera diretta, come partner, sempre dell'ambito della programmazione 2014-2020, a circa 17 importantissimi progetti comunitari transnazionali di valenza strategica¹⁶.

Fino ad oggi i 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. È necessario, oggi, come già previsto dal precedente POT, alla luce dei numerosi impegni ed alla strategicità della partecipazione alla progettazione europea, pensare alla costituzione di un apposito ufficio interno, strutturato, ed 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 dei quadri economici dei progetti finanziati. Un compito, questo, che sarà sicuramente demandato al nuovo assetto organizzativo dell'Autorità. Una necessità per partecipare attivamente alla prossima programmazione europea 2021-2027.

15

Tra i quali nella programmazione 2007-2013 il Futuremed (MED), l'Optimed (ENPI MED), Porti, P.Im.EX (P.O. Italia Francia Marittimo)

16

Per maggiori informazioni <http://www.adspmaredisardegna.it/progetti-europei/>

La Programmazione 2021-2027

Per il prossimo bilancio a lungo termine dell'Unione europea dal 2021 al 2027, la Commissione europea propone di modernizzare la politica di coesione. La politica di coesione è la più importante politica d'investimento dell'UE e un'espressione concreta della sua solidarietà, perché sostiene la Comunità europea nel superare le differenze strutturali e sociali tra gli Stati membri, ma anche all'interno dei singoli Stati. Queste differenze nuocciono alla coesione economica e sociale all'interno dell'Unione europea e solo superandole l'Unione può svilupparsi in modo armonioso, equilibrato e sostenibile. A tal fine, la politica di coesione viene attuata attraverso speciali strumenti finanziari, i cosiddetti Fondi strutturali europei. Questi fondi strutturali comprendono anche i programmi FSE, FESR, Interreg, ecc. nonché tutti i programmi transfrontalieri.

Con la nuova politica di coesione, la Commissione europea si concentra sulle seguenti cinque priorità di investimento:

1. un'Europa più intelligente attraverso l'innovazione, la digitalizzazione, il cambiamento economico e il sostegno alle piccole e medie imprese;
2. un'Europa più verde e libera da CO2 che attua la Convenzione di Parigi e investe nella trasformazione energetica, nelle energie rinnovabili e nella lotta ai cambiamenti climatici;
3. un'Europa più interconnessa con le reti di trasporto strategico e le reti digitali;
4. un'Europa più sociale che attui il pilastro europeo dei diritti sociali e promuova posti di lavoro di qualità, istruzione, competenze, inclusione sociale e parità di accesso all'assistenza sanitaria;
5. un'Europa più vicina ai cittadini sostenendo le strategie di sviluppo locale e lo sviluppo urbano sostenibile in tutta l'UE;

L'Autorità, nella prossima programmazione, sarà partner o svolgerà le attività in convenzione con altri soggetti istituzionali negli ambiti prioritari previsti dalla Unione Europea, tuttavia l'assenza di una struttura organizzativa stabile e l'ampia e la già nota carenza di personale, a cui si sta cercando di ovviare, suggeriscono che l'Ente si concentri su quei bandi che già vedono una collaborazione strategica a livello Sardo, non appena sarà risolto il problema organizzativo si potrà pensare ad una partecipazione più ampia anche su altri fondi diretti della UE.

4.3 LE RETI TEN-T E LE AUTOSTRADE DEL MARE

Nelle precedenti relazioni annuali e nel precedente POT si evidenziava la necessità di applicare la vera definizione delle Autostrade del mare. Infatti, incomprensibilmente, si escludeva la Sardegna dai regolamenti attuativi dell'"Ecobonus", di cui alla legge n. 265/2002 ed al regolamento attuativo (dPR 11 aprile 2006, n. 205) dei relativi interventi di accompagnamento. In generale non si ritenevano i collegamenti marittimi con la Sardegna all'interno del novero delle A.d.M.. Ancora oggi con il c.d.

Marebonus la Sardegna risulta ancora esclusa. Pertanto, l'infrastrutturazione dell'Ente, pur risultando, di fatto, finalizzata alle A.d.M., non è mai stata considerata tale.

Ancora oggi, quanto già evidenziato dall'Ente negli anni viene ulteriormente confermato dagli attuali Regolamenti delle reti TEN-T:

- Il Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;
- Il Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010, noto anche in italiano con l'acronimo inglese CEF.

Il Regolamento TEN-T individua:

- La rete Principale (CORE) e la rete complessiva;
- I progetti di interesse comune;
- Requisiti da rispettare per la gestione dell'infrastruttura;
- Priorità per lo sviluppo della rete TEN-T;

Il Regolamento CEF "meccanismo per collegare l'Europa" finanzia il settore dei trasporti con progetti che completano i collegamenti mancanti delle reti in questione e razionalizzeranno le stesse anche con un massiccio utilizzo delle tecnologie informatiche.

Il Regolamento «Meccanismo per Collegare l'Europa» prevede che i finanziamenti europei vengano utilizzati per la rete CORE (in Sardegna Porto di Cagliari). Per la rete complessiva (tutti i principali porti sardi), i fondi sono prioritariamente quelli nazionali, con alcune piccole eccezioni relative a:

- I Progetti di interesse comune;
- Le Autostrade del mare;

Gli strumenti per realizzare la rete centrale sono i corridoi. I corridoi comprendono tutti i modi di trasporto; ove possibile comprendono le Autostrade del mare. Le ADM rappresentano, quindi, la dimensione marittima delle reti transeuropee dei trasporti; contribuiscono alla realizzazione di uno spazio europeo dei trasporti marittimi senza barriere. Le autostrade del mare consistono in rotte marittime a corto raggio.

Le autostrade del mare comprendono:

- i collegamenti marittimi tra porti marittimi della rete globale o tra un porto della rete globale e un porto di un paese terzo, qualora tali collegamenti siano di importanza strategica per l'Unione;
- gli impianti portuali, terminali merci, piattaforme logistiche e interporti situati al di fuori dell'area portuale, ma associati alle operazioni portuali, tecnologie di informazione e comunicazione (ICT), come sistemi elettronici di gestione della logistica, e procedure doganali, amministrative e di protezione e sicurezza, in almeno uno Stato membro;
- le infrastrutture per l'accesso diretto alla terra e al mare.

Le Autostrade del mare sono, quindi, la naturale continuazione di corridoi della rete CORE. Le rotte tra i nostri porti ed i porti della rete CORE possono, quindi, essere considerate la naturale continuazione marittima dei corridoi.

Il 5 luglio 2018 è stato presentato a Bruxelles, il Piano dettagliato di attuazione delle AdM (DIP). Il "Piano" rappresenta *«la visione sul futuro delle Autostrade del Mare»* espressa dalla UE *«e presenta le raccomandazioni concrete per l'elaborazione delle priorità nell'ambito del programma per le Autostrade del Mare»*.

La metodologia utilizzata per la redazione del Piano si fonda su analisi di dati relativi a: collegamenti marittimi e caratteristiche delle navi utilizzate per i servizi regolari (AdM); porti, volumi di merci per tipo di carico, infrastrutture, collegamenti marittimi e connessioni con l'entroterra, nonché sull'analisi di elementi raccolti dai passati progetti Autostrade del Mare (oggetto, finalità, ecc.) combinati con i contributi raccolti presso i diversi soggetti Istituzionali, nazionali e europei, e dalle organizzazioni/professionisti del settore.

I risultati del Piano dettagliato di attuazione delle AdM non appaiono soddisfare né i criteri primari di regolamentazione del Reg. UE 1315/2013, né, a livello di programmazione, ipotizzano linee potenziali e non "fotografano" – come indicato nel piano - nemmeno tutte le linee esistenti con la Sardegna (sia a carattere annuale che stagionali).

Il procedimento di "adeguatezza" previsto dal Piano, che parte nella sua analisi dallo *status quo* del trasporto, può portare nel caso della Sardegna, ad una valutazione finale non positiva, "inadeguata"¹⁸. Questo perché nella cartografia allegata al Piano stesso, quindi nell'analisi dei dati, sono mancanti numerose rotte da e per la Sardegna (alcune collegano anche la Corsica e sono anch'esse mancanti). Peraltro le modalità grafiche individuate, che sommano anche il trasporto containerizzato, non riescono, secondo l'Ente, a fare apprezzare, a colpo d'occhio, i reali traffici sui corridoi AdM.

18

In realtà il concetto è di adeguatezza, non ci sei perché sei adeguato e non hai bisogno di alcun finanziamento.

Pertanto l'estensione del concetto di Autostrade del Mare ed una non puntuale analisi dello status quo potrebbe influenzare negativamente la possibilità per la portualità Sarda – la cui coesione territoriale, economica e sociale è garantita dal trasporto marittimo combinato ro-ro - di accedere alle risorse UE dedicate a questo capitolo (tanto più che le risorse UE disponibili sono esigue e in gran parte vincolate agli Stati Membri che hanno accesso al Fondo di Coesione). Inoltre, la mancanza di numerose rotte, già nello status quo, potrebbe non consentire a tutti i livelli dell'amministrazione dei porti di partecipare in maniera qualificata alle decisioni relative, non solo sulle AdM, ma anche a quelle dei corridoi ai quali, invece, in realtà partecipano per la loro "alimentazione". Per tali motivi l'Ente ha evidenziato la problematica, con nota prot. 1932, in data 07/03/2017, a tutti gli enti nazionali e regionali interessati a tale programmazione.

Nel giugno 2020 è stato presentato un documento programmatico del Coordinatore europeo delle Autostrade del Mare, Kurt Bodewing, dal titolo: "Dare forma alla futura politica di spazio marittimo europeo – Autostrade del Mare – Piano di attuazione dettagliato del coordinatore Europeo".

In tale documento vi sono interessanti novità, che confermano le perplessità dell'Ente già sopra espresse, proponendo un nuovo approccio e purtroppo alcune conferme, come la cartografia ed il concetto di "adeguatezza", ma sono le prime righe in prima pagina che sicuramente colpiscono e chiariscono la portata del documento: *"La presente relazione rappresenta l'opinione del coordinatore europeo e non pregiudica la posizione ufficiale della Commissione europea. La Commissione Europea non garantisce l'accuratezza dei dati inclusi in questo rapporto. Né la Commissione né qualsiasi persona che agisca per conto della Commissione può essere ritenuta responsabile dell'eventuale uso che potrebbe essere fatto delle informazioni qui contenute"*.

Lo studio ha valore di documento di lavoro per il nuovo DIP Autostrade del Mare che vedrà un'ulteriore revisione entro la fine del 2021, anche in vista della prevista proposta di revisione TEN-T della Commissione Europea prevista per l'estate 2021.

Dalla lettura del documento predisposto, anche a seguito delle numerose consultazioni degli Stakeholder intraprese dal coordinatore europeo, si possono trarre le seguenti conclusioni generali:

- *È fondamentale che l'importanza delle autostrade del mare come "dimensione marittima" della TEN-T si rifletta bene nella prossima revisione del regolamento TEN-T. In quest'ottica, il rafforzamento della connettività con i corridoi della rete centrale e l'adozione di un approccio più regionale del bacino marittimo è la chiave per chiarire il ruolo delle AdM accanto alle specificità di altri corridoi europei.*
- *Per garantire uno spazio marittimo europeo sostenibile, lo sviluppo di servizi di trasporto merci sostenibili¹⁹ e la transizione ai combustibili non fossili dovrebbe essere accelerata. Inoltre, le AdM e il trasporto marittimo a corto raggio più in generale dovrebbero garantire l'accessibilità e la connettività all'interno e all'interno dell'UE e dovrebbero promuovere il trasferimento modale dalla strada al mare.*

¹⁹ Articolo 32 del regolamento TEN-T

- *Per garantire uno spazio marittimo europeo senza interruzioni, è necessario porre l'accento sulla garanzia di un trasporto multimodale regolare favorendo il trasferimento modale e promuovendo gli investimenti nei collegamenti con l'entroterra, in particolare i collegamenti dell'ultimo miglio su rotaia e vie navigabili interne, e su strada se necessario. Nello spirito di un migliore allineamento con i corridoi della rete centrale, l'integrazione del trasporto marittimo nei corridoi della rete centrale ai nodi dovrebbe continuare a essere una priorità. Inoltre, porti globali possono svolgere una funzione essenziale offrendo alternative in una logica di flusso porta a porta, in particolare in termini di riduzione delle esternalità negative della creazione di aree congestionate.*
- *Per garantire uno spazio marittimo europeo intelligente, è necessario promuovere l'adozione di strumenti digitali in tutto il settore, come la digitalizzazione delle rotte commerciali, la condivisione interoperabile dei dati o la gestione del traffico marittimo.*
- *Una combinazione coerente di finanziamenti pubblici e finanziamenti privati rimane la via da seguire per il completamento con successo della rete TEN-T. Allo stesso modo, il sostegno delle sovvenzioni deve essere concentrato sui progetti con il più alto valore aggiunto europeo. Sebbene sfruttare i finanziamenti privati sia fondamentale per mantenere e migliorare le infrastrutture di trasporto in Europa, è importante notare che le AdM necessitano di incentivi finanziari tramite sovvenzioni per attrarre finanziamenti privati. In effetti, le lacune di finanziamento che non possono essere facilmente colmate con altri mezzi richiedono sovvenzioni specifiche per le AdM. Di conseguenza, nel prossimo quadro finanziario pluriennale 2021-2027 deve essere garantito un solido quadro finanziario.*

L'imminente revisione del regolamento TEN-T è un'opportunità preziosa che può aiutare a integrare meglio il programma delle autostrade del mare nella più ampia TEN-T e quindi a promuoverlo come priorità orizzontale della rete TEN-T. Rimodellare le AdM in uno "spazio marittimo europeo" che copra sia i porti che la navigazione può fornire una buona soluzione per garantire che gli sviluppi pertinenti nelle politiche di trasporto dell'UE in materia di ambiente, protezione del clima, energia, digitalizzazione, salute e questioni sociali siano pienamente presi in considerazione. Poiché le sfide ambientali rivestono grande importanza nell'agenda internazionale e dell'UE, le AdM hanno una reale opportunità di rafforzare l'obiettivo della TEN-T per consentire una rete di trasporto sostenibile, sicura, intelligente ed efficiente. Fornirà inoltre soluzioni adeguate per spostare l'attenzione sul sostegno alla mobilità efficiente e sostenibile.

L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna su questo argomento dovrà trovare la forza organizzativa di partecipare con costanza a tutti gli incontri UE sulle reti TEN-T e sulle AdM, partecipando anche ai forum di corridoio con le altre Autorità di sistema portuale, come per esempio quella del Mar Tirreno Settentrionale suo principale "partner commerciale", per evitare che la sua portualità ed i suoi traffici vengano marginalizzati nella programmazione europea, con forte rischio di non poter partecipare

ai bandi di finanziamento sul CEF delle TEN-T, ma non solo quelli, in quanto la programmazione primaria, le AdM in particolare, escludono nella propria pianificazione la Sardegna.

Il nuovo allineamento dei Corridoi europei e la futura revisione della rete TEN-T

A seguito dei mutamenti in corso connessi all'uscita del Regno Unito dall'Unione europea, il Consiglio e il Parlamento europei hanno convenuto che la revisione degli orientamenti TEN-T fosse anticipata al 2021 anziché al 2023, come previsto dal Regolamento UE n. 1315/2013. In analogia con la precedente definizione che ha condotto alle reti attuali, ci si aspetta una nuova configurazione che possa delineare l'inclusione/esclusione di sezioni/nodi, protagonisti di una nuova fase di programmazione decennale.

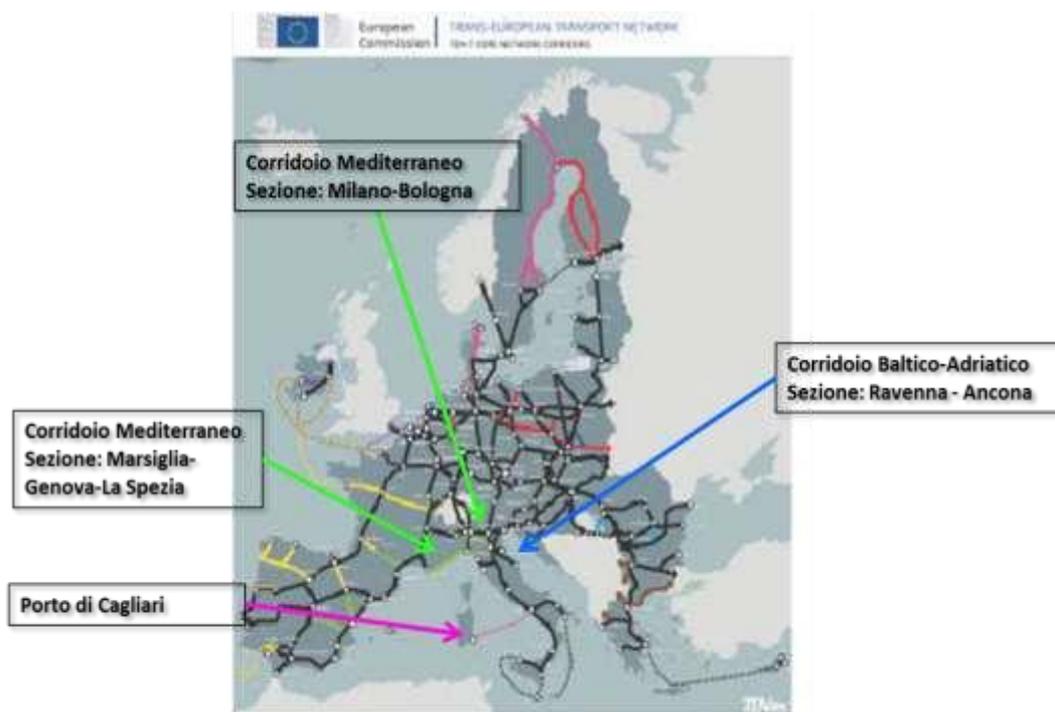
La priorità attuale è assicurare la continuità dei Corridoi, realizzando, ove necessario, i collegamenti mancanti, migliorando il grado di interoperabilità con le reti transfrontaliere ed assicurando opportuni collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, senza dimenticare l'importanza nella risoluzione dei colli di bottiglia esistenti in corrispondenza dei principali nodi urbani nonché le evoluzioni del digitale e delle nuove tecnologie che stanno ridisegnando i confini delle nuove politiche di mobilità: i veicoli a emissioni-zero sostituiranno quelli a combustibile fossile, le auto a guida autonoma trasformeranno gli spostamenti nel tempo libero, l'uso avanzato dei dati cambierà il modo in cui i servizi di mobilità saranno pensati, programmati e offerti.

Si segnala che sin dalle negoziazioni correnti sul CEF 2021-2027 sono stati proposti alcuni importanti emendamenti nazionali relativi all'allineamento dei Corridoi che risultano già accolti nell'accordo al momento raggiunto, nonostante l'adozione non ancora conseguita, tra cui le inclusioni seguenti:

- il **porto di Cagliari** lungo il Corridoio Scandinavo- Mediterraneo;
- la sezione **“Marsiglia–Genova-La Spezia”** insieme alla sezione **“Milano-Bologna”** lungo il Corridoio Mediterraneo;
- la sezione **“Ravenna-Ancona”** lungo il Corridoio Baltico-Adriatico.
- Inoltre, sono state espressamente indicate tra le sezioni transfrontaliere potenzialmente eleggibili fino al 50% di co-finanziamento:
- le **tratte di accesso al Tunnel di Base Brennero** comprendendo interamente il Corridoio di accesso alla galleria di base del Brennero **“Monaco– Verona”**;
- le tratte di accesso alla nuova linea ferroviaria Torino Lione;
- il **prolungamento ad Ovest fino a Venezia** della tratta transfrontaliera **“Trieste – Divaccia”**;
- la sezione Core **“Nizza- Ventimiglia”**.

Passando poi alla **“Forma della rete TEN-T”**, relativa alla struttura geografica dell'attuale rete, ovvero forma e densità dei livelli di rete centrale e rete globale, tenendo conto delle funzioni di connettività e accessibilità per tutte le regioni, dei principali assi e nodi di trasporto, degli obiettivi di sviluppo territoriale

e delle emergenti esigenze della politica dei trasporti, si manifesta la necessità, per lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di pensare ad un nuovo assetto che, secondo le previsioni legislative comunitarie, dovrebbe prevedere il lancio di una proposta emendativa nel 2021 anziché al 2023. In coerenza con quanto sopra, la Commissione europea ha già lanciato una consultazione pubblica a metà 2019 a cui seguiranno le consuete valutazioni di impatto nonché incontri negoziali bilaterali con i singoli Stati fino all'indicativa entrata in vigore non prima del 2023.



LA NUOVA REVISIONE DELLA RETE TEN-T

L'Italia ha sempre perseguito la volontà di incorporare nella rete dei Corridoi europei gli assi considerati strategici nell'ambito del sistema nazionale delle infrastrutture di trasporto al fine di colmare i gap esistenti.

In tale contesto si inserisce l'obiettivo di garantire un pieno riconoscimento ed allineamento tra la pianificazione nazionale e la pianificazione europea architettata sulla rete TEN-T core e sui Corridoi della rete centrale.

La predetta esigenza di allineamento tra la programmazione nazionale e quella europea potrebbe infine essere valutata anche nel riconoscimento delle Autorità di Sistema portuali come cluster marittimi di rango prioritario.

I sistemi di mobilità orientati al futuro, in particolare la digitalizzazione, la automazione e le catene di mobilità intelligenti, dovrebbero altresì riconfermare risorse per finanziare le applicazioni telematiche per la modernizzazione del traffico aereo in ambito ATM, in linea, fra gli altri, con gli obiettivi di digitalizzazione promossi dal programma SESAR (ad es. “digital european sky initiative”) e tenere in debita considerazione l’obiettivo di digitalizzazione dei porti, parlare dei cosiddetti porti intelligenti o porti virtuali, con l’obiettivo di accelerare le procedure e garantire un efficace scambio di informazioni in modo armonizzato e progressivamente privo di supporti cartacei. Ad esempio, nell’ambito della politica comunitaria dei trasporti marittimi, l’Unione Europea pone tra le sue strategie di sviluppo il miglioramento della competitività e dell’efficienza del settore del trasporto marittimo europeo, riducendo l’onere amministrativo a carico delle navi e facilitando l’uso delle informazioni digitali, al fine di migliorare l’efficienza, l’attrattività e la sostenibilità ambientale del trasporto marittimo e contribuire all’integrazione del settore. Per raggiungere tale obiettivo la UE ha adottato il Regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce l’ “*European Maritime Single Window environment*” (EMSWe). Il Regolamento Europeo che istituisce l’ EMSWe sarà più che sensibile sulle “National competent authorities” delle NMSW e sugli altri stakeholder nazionali e richiederà l’attuazione di misure organizzative e impiego di risorse finanziarie.

Anche la sostenibilità è un obiettivo da perseguire, con particolare riferimento ai target del nuovo sfidante *Green Deal* europeo, mediante iniziative rivolte all’adozione dei carburanti alternativi per la riduzione delle emissioni gas serra nei diversi settori del trasporto, ivi incluse le soluzioni di cosiddetto *cold-ironing* per l’elettrificazione delle banchine nei porti.

Circa la dimensione extra-UE del commercio marittimo, si dovrà tenere inoltre conto delle future sfide e potenzialità delle relazioni con l’Africa settentrionale, la Turchia, l’Estremo Oriente ma anche con i paesi vicini dei Balcani Occidentali. Vi sono in corso studi e strategie incentrate sullo sviluppo di sole connessioni terrestri, principalmente ferroviarie (nella strategia per la connettività EU- Asia ad esempio o nell’iniziativa della piattaforma di connettività UE-Cina), che devono essere integrate con la dimensione marittima al fine di inserire realmente il settore marittimo nella futura politica di connettività.

Infine, si dovrebbe cogliere l’opportunità di evolvere il concetto di Autostrade del Mare: si sta infatti assistendo al superamento del numero di progetti nel settore marittimo rispetto a quello del settore ferroviario, una prova concreta del ruolo sempre crescente e prioritario che questo settore sta assumendo, si ha quindi la convinzione che vi sia la necessità di avviare un processo di trasformazione del concetto di “Porto”, concentrandosi sugli itinerari marittimi multimodali più efficienti, senza soluzione di continuità, tenendo conto anche del traffico RO-PAX, della mobilità marittima di dimensione locale al fine di integrare la funzione di continuità territoriale della tratta marittima, nonché l’eleggibilità di tratte non predefinite ma svincolate al fine di poter favorire il loro sviluppo e il loro finanziamento, anche considerando rotte all’interno di uno stesso paese.

Va tuttavia precisato che seppur lo Stato membro resti in principio libero di determinare, d’intesa con le autorità europee, i singoli progetti infrastrutturali potenzialmente eleggibili a finanziamento, l’inclusione nella rete di nodi e sezioni induce e comporta l’obbligo verso l’adeguamento ai requisiti tecnici identificati

negli atti comunitari, entro le scadenze del 2030 per la rete Centrale (Core) e 2050 per quella Globale (Comprehensive).

Tutto ciò premesso, la costituzione e lo sviluppo di Reti TEN-T rappresenta, come detto, uno degli elementi unificanti dell'Unione Europea, poiché in grado di contribuire ad una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, alla lotta contro il cambiamento climatico, al buon funzionamento del mercato interno ed al rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale, contribuendo all'ulteriore crescita economica e alla competitività in una prospettiva globale.

4.4 IL PORTO SOSTENIBILE ED INTELLIGENTE DI NUOVA GENERAZIONE

4.4.1 GLI SMART PORTS

Il concetto di "Smart Port" si basa sullo stesso concetto di "Smart City":

- trasporto intelligente, verde e integrato (Programma Horizon2020), efficiente e competitivo (attraverso tecnologie, automazione e applicazione di strumenti come Value Stream Mapping);
- efficienza energetica (comprese le risorse rinnovabili);
- volano per lo sviluppo socioeconomico della città o regione;
- uso efficiente delle risorse, sicuro, rispettoso dell'ambiente, a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società;
- integrazione di diverse aree di gestione per aggiungere valore all'economia blu (Strategia di crescita blu).

Essere smart port significa anche saper dialogare all'esterno tra porti: un esempio tra tutti il concetto della tracciabilità della merce dal momento della partenza da un porto, all'arrivo e lo sbarco nello scalo successivo fino alla destinazione finale. Perché si possa compiere il processo di trasformazione in smart port è necessario favorire le comunicazioni ed il trasferimento di informazioni e dati tra aziende, autorità di sistema portuale e utenti dei servizi del porto stesso. I porti dovranno dotarsi di adeguate tecnologie, ad iniziare da un efficiente Port Community System (PCS), ma, soprattutto, modificando le metodologie di gestione, sia interne che esterne.

A tale proposito l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, aderendo con un protocollo di intesa relativo al progetto di ricerca "CagliariPort2020", ha avviato lo sviluppo di un sistema telematico (PCS) per la gestione dei flussi logistici portuali. Il sistema, sperimentato presso lo scalo di Cagliari nel biennio 2019-2020, è stato ulteriormente sviluppato per poter gestire i dati dei maggiori porti della Sardegna.

I dati che alimentano il sistema provengono dal PMIS (Port Monitoring Information System) gestito dalle locali Capitanerie di porto e dalle informazioni volontariamente inserite dagli operatori del porto di Cagliari. Nei due anni di sperimentazione sono state acquisite importanti informazioni sui traffici del porto

di Cagliari, e contestualmente è stato definito un modello di gestione delle informazioni portuali applicabile all'intero sistema portuale sardo. Pertanto, nel prossimo triennio a partire dal gennaio 2021, il sistema diventerà operativo per i maggiori porti della Sardegna: Cagliari, Olbia (compreso Golfo Aranci) e Porto Torres. Il PCS permetterà di costruire una banca dati omogenea delle navi che scaleranno i diversi porti, integrando informazioni derivanti dal PMIS e dal sistema AIS, relativamente all'arrivo e partenza delle navi, alle merci pericolose che viaggiano per mare, ai passeggeri e all'equipaggio, inoltre saranno acquisiti i dati statistici relativi ai traffici portuali di ciascun operatore secondo gli standard europei (ESPO) e nazionali (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti).

In prospettiva, il PCS potrebbe delinearsi quale interfaccia di comunicazione tra Autorità ed operatori, anche in funzione dell'acquisizione di informazioni relative alla riscossione dei diritti di porto.

4.4.2 I GREEN PORTS

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, sviluppando il concetto delle c.d. "Autostrade del Mare". A tale maggiore sensibilità è seguita una più elevata attenzione da parte degli organi comunitari che hanno disegnato un nuovo approccio da seguire per lo sviluppo portuale. Anche a livello nazionale tale sensibilità ha avuto un significativo riconoscimento normativo.

Il decreto legislativo n. 169/2016 ha infatti inserito nella legge n. 84/1994 l'art. 4-*bis* sulla sostenibilità energetica. La novella legislativa 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.

Il Piano è quindi uno strumento che mira alla 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.

Nell'intento, dunque di creare una strategia ambientale per tutti i porti dell'Autorità, l'Ente nel corso del 2019 ha adottato il DEASP, il Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale, seguendo appunto le indicazioni contenute nelle relative 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. Il Documento è stato aggiornato durante il 2020.

Il DEASP definisce quindi gli indirizzi strategici per l'implementazione di specifiche misure al fine di migliorare l'efficienza energetica e di promuovere l'uso delle energie rinnovabili in ambito portuale. A tal fine, il documento individua:

- a. all'interno di una prefissata cornice temporale, gli interventi e le misure da attuare per il perseguimento dei traguardati obiettivi, dando conto per ciascuno di essi della preventiva valutazione di fattibilità tecnico-economica, anche mediante analisi costi-benefici;
- b. le modalità di coordinamento tra gli interventi e le misure ambientali con la programmazione degli interventi infrastrutturali nel sistema portuale;
- c. adeguate misure di monitoraggio energetico ed ambientale degli interventi realizzati, al fine di consentire una valutazione della loro efficacia.

Uno degli obiettivi primari del DEASP è anche quello di creare una comunità energetica composta da tutti gli stakeholder portuali al fine di condividere una strategia ambientale e quindi un programma operativo.

Nell'ambito portuale l'Autorità ha perseguito questo obiettivo sensibilizzando gli *stakeholder* dei porti sardi attraverso eventi, *web conference* sulla necessità di avere una strategia verde che vede i territori portuali la sede più appropriata dello sviluppo delle soluzioni ambientali.

Nel Documento di pianificazione energetica sono state analizzate diverse soluzioni adattate alle varie realtà portuali di competenza dell'Autorità. Le tematiche analizzate hanno riguardato:

- A. il *cold ironing*;
- B. il GNL;
- C. le energie rinnovabili, che ricomprendono il fotovoltaico, l'eolico, il moto ondoso, le maree, le batterie al litio, nonché i veicoli con sistemi di propulsione ibrida.

A. COLD IRONING

A tutt'oggi non vi sono nei porti dell'Autorità progetti *in itinere* relativi al *cold ironing*, tuttavia sono state sviluppate una serie di valutazioni in merito ai porti sardi e ai relativi terminali potenzialmente rilevanti ai fini della scelta di realizzare in un futuro impianti per l'elettificazione delle banchine e sono stati considerati i diversi profili rilevanti qui di seguito richiamati e i relativi *trade-off*:

- l'analisi delle esigenze armatoriali (analisi di mercato)
- I benefici ambientali e sociali conseguibili
- la fattibilità tecnica dell'impianto
- le sinergie potenziali rispetto ad altri tipi di intervento per l'efficientamento energetico.

Riguardo ai tipi di nave che potrebbero usufruire di un sistema di elettificazione delle banchine nel documento energetico si sottolinea come in alcuni porti sardi, come Olbia Isola Bianca, i tempi di permanenza dei traghetti/ro-ro nel periodo estivo siano molto contenuti in ragione della necessità di assicurare la disponibilità delle banchine ai diversi armatori che toccano il porto. Ciò riduce il periodo medio di permanenza di questo tipo di naviglio in banchina e rende meno appetibile la soluzione del *cold ironing* come tecnica per l'alimentazione delle relative navi.

Per quanto attiene infine alle sinergie potenziali rispetto ad altri tipi di intervento per l'efficiamento energetico è stato messo in evidenza che è preferibile realizzare impianti di *cold ironing* nell'ambito di nodi portuali in relazione ai quali siano disponibili nel breve termine impianti di stoccaggio di GNL, in quanto ciò potrebbe favorire la predisposizione di impianti di cold ironing la cui alimentazione poggi sulla predisposizione di impianti di co-generazione o di tri-generazione che prevedano l'impiego di GNL.

Tipo di ormeggio	Tempo passato in ormeggio	Energia necessaria in ormeggio
Nave da crociera	Periodo di tempo molto lungo : Da 8 ore a 48 ore	Molto alta Very high (fino a 20 MVAd i potenza necessaria)
Nave container	Periodo di tempo lungo Da 6 ore a 12 ore	Alta (fino a 7,5MVA di potenza necessaria)
Traghetto/ RoRo	Periodo medio -breve Short to medium period of time Da 1ora a 12 ore (il traghetto resta ormeggiato durante la notte)	Media (Fino a 6MVA di potenza necessaria)

Sotto questo profilo, i porti più rilevanti sono rappresentati dal Porto di Oristano, il Porto di Cagliari e il porto di Porto Torres in ragione dello stato avanzamento degli iter autorizzativi in relazione a impianti di stoccaggio di GNL in area portuale.

B. GNL

Le prospettive di sviluppo dell'uso del gas naturale liquefatto (GNL) come combustibile marittimo, per gli usi ancillari nei porti oltre che per la logistica nel Mediterraneo Nord-Occidentale dipendono in gran parte dalle più generali prospettive di sviluppo del traffico marittimo dell'intero bacino, soprattutto dopo il raddoppio del canale di Suez. Pesa poi l'andamento dei prezzi del GNL nel confronto con i combustibili concorrenti e dalle politiche ambientali mondiali, europee e dei paesi rivieraschi. Rilevanti sono infine le scelte dei trasportatori marittimi e terrestri che tengono conto, e in alcuni casi soprattutto, dell'evoluzione della sensibilità ecologica dei clienti.

In un contesto globale di forte evoluzione dei sistemi trasportistici nell'ambito della cosiddetta "transizione energetica", con le incertezze che essa comporta, diventa essenziale la disponibilità di infrastrutture di approvvigionamento coerenti tecnicamente e temporalmente con l'arrivo delle imbarcazioni da approvvigionare. I noti vantaggi ambientali del GNL (significativa riduzione di CO₂, NO_x, eliminazione di poveri sottili e ossidi di zolfo), non scalfiti dall'essere il CH₄ comunque un elemento fossile con temporaneo impatto climalterante, sono rafforzati oggi dall'evoluzione tecnologica (bioGNL, metanazione, miscelazione con idrogeno prodotto con le fonti rinnovabili e sottrazione di CO₂dall'ambiente) e della sensibilità sociale verso l'economia circolare, il superamento della petrolchimica da petrolio, la sostituzione della plastica con prodotti analoghi biodegradabili.

Come già accennato, uno dei maggiori vantaggi dell'uso del GNL è che può essere impiegato in una pluralità di attività, rendendone quindi economicamente più vantaggiose le infrastrutture di approvvigionamento e distribuzione. Inoltre, potendolo utilizzare in tutte le fasi della logistica portuale e non solo, estende i suoi vantaggi ambientali ed energetici in più ampie aree industriali fino a costituire dei corridoi di transito a lunga percorrenza e a basso impatto.

Nei porti dell'Autorità vi sono diversi progetti relativi al GNL qui di seguito i siti portuali dove insistono i suddetti progetti.

ORISTANO

Il porto Industriale di Oristano grazie all'importanza delle sue dimensioni e del suo ruolo è un porto considerato di rilevanza nazionale e rientra nella II Categoria della II Classe nella classificazione disposta con l'art. 36, comma 5, della Legge n. 166 del 01/08/2002. La sua ubicazione è da ritenersi strategica sulla rotta Suez-Gibilterra, nella moderna organizzazione dei traffici internazionali.

Nel sito portuale abbiamo i seguenti progetti:

Edison La società Edison intende realizzare all'interno dell'area industriale del Porto di Oristano un terminal GNL di piccole dimensioni per il rifornimento delle utenze industriali e civili della Sardegna. Il progetto prevede l'implementazione di una filiera per il trasporto del GNL attraverso metaniere fino al terminale di ricezione e stoccaggio e la successiva distribuzione a mezzo di autocisterne e bettoline. La superficie totale dell'area destinata al deposito è pari a 76.000 m². Le coordinate del baricentro dell'area destinata all'impianto sono 39.860278, 8.568056 (WGS 84). Per quanto concerne l'iter autorizzativo, la procedura di VIA è stata conclusa. La data di avvio cantieri è prevista per il 2019 e i lavori avranno una durata pari a 18 mesi.

Terminal Edison_ Porto di Oristano	
Superficie totale del terminal [m ²]	76.000
Numero serbatoi	7
Capacità di stoccaggio complessivo [m ³]	10.000
Capacità di stoccaggio [m ³ /anno]	250.000
Tipologie attracchi per bunkering	Off-shore
Portata massima di trasferimento dalle metaniere [m ³ /h]	1.000
Portata massima di bunkeraggio [m ³ /h]	250



Progetto Edison – Porto di Oristano

HIGAS

La società HIGAS, si propone di installare nel porto di Oristano un deposito costiero di GNL di piccole dimensioni (9.000 m³). Il gas naturale verrà distribuito prevalentemente in forma liquida come combustibile per uso industriale, civile e navale e parzialmente come vapore per la fornitura alle reti gas già esistenti in zona. L'approvvigionamento di GNL verrà eseguito mediante metaniere di medie dimensioni. Il deposito occuperà una superficie totale di 16 mila m². L'impianto HIGAS è attualmente l'unico, tra i depositi di GNL previsti in Sardegna, che ha intrapreso i lavori di costruzione.

Terminal HIGAS_ Porto di Oristano	
Superficie totale del terminal [m ²]	16.000
Numero serbatoi	6
Capacità di stoccaggio complessivo [m ³]	9.000
Capacità di stoccaggio [m ³ /anno]	350.000
Tipologie attracchi per bunkering	Off-shore
Portata massima di trasferimento dalle metaniere [m ³ /h]	600
Portata massima di bunkeraggio [m ³ /h]	250



Progetto di Higas -Porto di Oristano

IVI Petroliera

La società IVI Petroliera, che opera in Sardegna da oltre 30 anni nel settore dei prodotti energetici e petroliferi, prevede l'implementazione di una filiera che include l'approvvigionamento del GNL tramite navi metaniere, lo stoccaggio in impianto e la successiva distribuzione via terra mediante autocisterne e via mare tramite imbarcazioni (bettoline). La superficie occupata attualmente dal deposito è di circa 115.000 mq. Il sito in progetto sarà ubicato ad Ovest dell'esistente deposito prodotti petroliferi e a Est della colmata, su di una superficie disponibile pari a circa 30.000 m². Nell'intorno dell'area di progetto sono presenti ulteriori realtà produttive e portuali e l'area destinata al deposito di GNL si trova nel corpo centrale del Porto Industriale di Santa Giusta a 0,8 km dal Golfo di Oristano in corrispondenza delle coordinate geografiche 39.870187 8.554492 (WGS 84). Allo stato attuale la società ha ottenuto il parere CTVIA ed è in attesa del parere MIBACT.

Terminal IVI Petroliera_ Porto di Santa Giusta	
Superficie totale del terminal [m ²]	30.000
Numero serbatoi	9
Capacità di stoccaggio complessivo [m ³]	9.000
Capacità di stoccaggio [m ³ /anno]	60.000
Tipologie attracchi per bunkering	Off-Shore
Portata massima di trasferimento dalle metaniere [m ³ /h]	450
Portata massima di bunkeraggio [m ³ /h]	255



Progetto IVI Petrolifera -Porto di Oristano

CAGLIARI

Il Porto Canale di Cagliari costituisce un importante nodo infrastrutturale del Parco Industriale di Cagliari. Esso si estende su una superficie di 435.000 m², originariamente occupata da saline e dallo stagno di Santa Gilla e comprende uno specchio acqueo di 3.000.000 mq. Sono presenti 2 banchine e un totale di 7 accosti. Il terminal è specializzato nella movimentazione di containers. Data la sua posizione strategica rappresenta un fondamentale polo per il traffico merci destinato ai porti del Mediterraneo occidentale. La scelta di collocare l'impianto di stoccaggio all'interno del Porto Industriale di Cagliari si deve al fatto che tale area è stata individuata dal PRP come zona per impianti industriali strettamente collegati alle attività portuali. Quest'area risulta inoltre libera da vincoli di natura paesaggistica e non rientra in ZPS o SIC.

Attualmente è presente un'iniziativa progettuale:

ISGAS

In sinergia con le direttive europee e nazionali sulla realizzazione di infrastrutture per combustibili alternativi (Direttiva 2014/94/UE e d.lgs. n. 257/2016), e coerentemente con le linee guida del PEARS (Piano Energetico Ambientale della Regione Sardegna) e dell'Accordo di programma Quadro per la Metanizzazione della Sardegna, la Società ISGAS Energit Multiutilities S.p.A. intende realizzare un Terminal di GNL nel Porto Industriale di Cagliari (Porto Canale). Le coordinate geografiche del baricentro dell'area destinata all'impianto sono 39.215270 N, 9.084414 E (WGS 84).

Il progetto ISGAS mira a realizzare un terminal di GNL che possa garantire agli utenti civili e industriali della Sardegna la possibilità di utilizzare il gas metano come fonte energetica alternativa e che possa rappresentare un importante polo nel Mediterraneo per il rifornimento delle navi. L'impianto previsto sarà suddiviso in 7 macro zone:

- Area di carico e scarico di GNL
- Area di stoccaggio e pompaggio;

- Area vaporizzatori;
- Area baie di carico delle autocisterne;
- Area gestione BOG;
- Area torcia;
- Area filtrazione, misurazione e odorizzazione.



L'approvvigionamento del terminal sarà effettuato da navi metaniere di piccola taglia (capacità massima 15.000m³) che ormeggeranno in un'apposita banchina. Il GNL verrà poi trasferito ai serbatoi di stoccaggio dai bracci di carico. Per quanto riguarda la distribuzione, questa sarà prevista sia via mare che via terra. In quest'ultimo caso, essa potrà essere eseguita attraverso:

- l'immissione del gas nelle reti di distribuzione già esistenti nella città di Cagliari;
- autocisterne per la distribuzione nei sistemi off-grid. Le autocisterne potranno essere caricate in maniera simultanea alle operazioni di scarico delle metaniere e a quelle di rifornimento delle navi (bunkering).

Il *bunkering* potrà essere svolto con tre differenti procedure operative: - Truck-to-Ship – Ship-to-Ship – Pipeline-to-Ship

Il Terminal sarà caratterizzato da una struttura in banchina per la connessione e lo scarico del GNL dalle navi metaniere, un complesso di tubazioni criogeniche per il trasporto del fluido nella zona impianto, un sistema di stoccaggio, pompaggio, e rigassificazione del GNL. Nel Terminal saranno installati 18 serbatoi criogenici, 9 gruppi di pompaggio, 40 vaporizzatori ad aria ambiente (AAV) e una stazione per il filtraggio, la misura e l'odorizzazione del gas naturale propedeutica all'immissione nelle reti di trasporto.

PORTO TORRES

Nel 2016, il Consorzio Industriale della Provincia di Sassari (CIP) ha presentato una richiesta di parere di massima su un possibile rilascio di concessione demaniale marittima per la realizzazione di un deposito costiero di GNL con terminal di carico e scarico nave. L'iter è partito dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, che ha espresso il parere favorevole. Il CIP di Sassari ha acquisito il Progetto di fattibilità tecnico economico, il Rapporto Preliminare di Sicurezza e il finanziamento da parte del MISE per la fornitura e la messa in opera di tre bracci di carico e scarico e l'avvio dell'iter procedurale per la creazione di un ulteriore impianto a Porto Torres. Il deposito costiero avrà una capacità di stoccaggio pari a 10.000m³ e sarà localizzato nel polo industriale del porto di Porto Torres.

C. ENERGIE RINNOVABILI

La Direttiva (UE) 2018/2001 dispone che gli Stati membri provvedano collettivamente a far sì che la quota di energia da fonti rinnovabili nel consumo finale lordo di energia dell'Unione nel 2030 sia almeno pari al 32% (art. 3) e ha disposto che dal 1° gennaio 2021, la quota di energia da fonti rinnovabili nel consumo finale lordo di energia di ciascuno Stato membro non deve essere inferiore a dati limiti prefissati, che per l'Italia è stato delineato nel 17 %.

Il 10 novembre 2017 il Governo ha emanato la "Strategia energetica nazionale" (SEN), che rappresenta il documento di programmazione e indirizzo nel settore energetico, nato a seguito di un coinvolgimento di tutte le parti interessate, tra cui il Parlamento, i soggetti istituzionali del settore e gli operatori portatori di interesse e dall'approvazione da parte della Commissione Europea del *Clean Energy Package* nel 2016. Tale documento infatti definisce un percorso che, all'anno 2030, dovrebbe consentire il raggiungimento di una serie di obiettivi in linea con il Piano dell'Unione dell'Energia, ossia:

- migliorare la competitività del Paese, continuando a ridurre il gap di prezzo e di costo dell'energia rispetto all'Europa, in un contesto di prezzi internazionali crescenti;
- raggiungere e superare in modo sostenibile gli obiettivi ambientali e di decarbonizzazione al 2030 definiti a livello europeo, in linea con i futuri traguardi stabiliti nella COP21;
- continuare a migliorare la sicurezza di approvvigionamento e la flessibilità dei sistemi e delle infrastrutture energetiche.

La SEN, inoltre, rappresenta la base programmatica e politica per la preparazione, e la successiva adozione, del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC), previsto appunto dal *Clean Energy Package*. Gli scenari messi a punto durante l'elaborazione della Strategia Energetica Nazionale saranno utilizzati per indicare la via e gli indirizzi più utili al raggiungimento dei target di crescita sostenibile prefissati e per definire e monitorare l'evoluzione della situazione energetica italiana. I due principali ambiti di operatività per contribuire alla tutela dell'ambiente e alla sua sicurezza sono quello delle energie rinnovabili e dell'efficienza energetica.

Obiettivi energetici al 2030 per le energie rinnovabili sono:

- Raggiungere il 28% di rinnovabili sui consumi complessivi; -
- Raggiungere il 55% di impiego delle rinnovabili elettriche; -
- Raggiungere il 30% di impiego delle rinnovabili termiche; -
- Raggiungere al 21% di impiego delle rinnovabili nei trasporti

Nel DEASP di questa Autorità sono state così messe in evidenza la produzione di energia attraverso i seguenti sistemi quali: il fotovoltaico, l'eolico, il moto ondoso, le maree, le batterie al litio, nonché i veicoli con sistemi di propulsione ibrida. La descrizione di tali sistemi calati nelle realtà portuali sarde è rinvenibile tramite la consultazione diretta al [DEASP](#), pubblicato sul sito istituzionale www.adspmaredisardegna.it.

Nel corso del 2020 si è proceduto altresì a redigere, l'aggiornamento del Documento di pianificazione energetico ambientale di cui all'articolo 4-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e s.m.i.- attraverso la consultazione di istituzioni, imprese, enti pubblici ed organismi privati da parte dell'Autorità. Tale attività, in armonia con le linee di indirizzo strategico individuate, è stata pianificata per rispondere in maniera efficace alle esigenze di miglioramento dell'operatività portuale, all'efficientamento energetico e alla sostenibilità ambientale, in tutti i porti inclusi nell'area di competenza dell'Ente. Tale documento riporta i risultati e l'analisi puntuale dei dati scaturiti dall'indagine rivolta agli operatori delle comunità portuali della Sardegna.

Qui di seguito vengono descritte le principali fasi nelle quali si è articolata l'attività di monitoraggio ed aggiornamento del documento e gli elementi fondamentali che la costituiscono.

1- Consultazione degli stakeholder

L'attività di consultazione degli operatori del contesto portuale regionale è stata condotta attraverso la costituzione e la somministrazione di un apposito questionario. Tale strumento, formulato con l'utilizzo di Google Forms, ha costituito un supporto rapido, efficace e di facile utilizzo. Per tutta la fase di consultazione è stato inoltre istituito un help-desk mediante il quale due tecnici incaricati hanno fornito, sia telefonicamente sia mediante l'uso di posta elettronica, supporto e assistenza alla compilazione dei questionari e delucidazioni in merito alle modalità di reperimento delle informazioni richieste. Il campione, di soggetti intervistati, ha contato un numero pari a 800 operatori del comparto marittimo regionale, i quali sono stati suddivisi in 8 categorie:

1. Servizi tecnico nautici
2. Autorizzato art. 16 L. 84/94
3. Compagnia di Navigazione
4. Concessionario
5. Agenti marittimi/spedizionieri
6. Iscritti art. 68 C.N.

7. Associazione di categoria

8. Operatori istituzionali

Attraverso una lettera inviata dal Presidente dell’Autorità, gli *stakeholder* del comparto marittimo sardo hanno ricevuto un invito per fornire un importante contributo alla formulazione del monitoraggio dei consumi energetici e delle relative previsioni.

2- Finalità dell’indagine conoscitiva

L’indagine conoscitiva ha mirato alla formulazione di un’analisi dettagliata dello stato attuale dei consumi e dei fabbisogni energetici connessi alle attività portuali, per consentire la realizzazione di un piano di interventi puntuali, basati su localizzazione, tipologia e previsione dei consumi degli operatori di ciascun porto censito. Si è trattato di una raccolta dei dati necessari ad un monitoraggio dei consumi ed all’individuazione della carbon footprint, al fine di sviluppare una strategia per la riduzione degli impatti negativi sull’ambiente. Per questo motivo, lo strumento di consultazione, contiene una sezione dedicata al tema degli interventi di efficientamento energetico. attraverso la quale si configura la possibilità di una riorganizzazione funzionale e strutturale delle attività e un rapido passaggio all’utilizzo di fonti energetiche provenienti da risorse rinnovabili, di basso impatto per l’ambiente e a costi più contenuti rispetto alle condizioni attuali.

3- Struttura del questionario

Il questionario è stato formulato con lo scopo di trarre il maggior numero di informazioni circa il tema della sostenibilità ambientale e dell’efficientamento energetico. Per questo motivo lo strumento di consultazione richiede una serie di informazioni riguardanti: – Il profilo degli operatori intervistati, come il nome dell’azienda, l’ambito portuale di riferimento, ecc.; – L’attività svolta in ambito portuale, con indicazioni sulla consistenza degli eventuali traffici di merci e/o passeggeri – La consistenza, tipologia di disponibilità e localizzazione delle aree e/o edifici nei quali viene svolta la propria attività;

Il tema dell’energia. Ad ogni operatore è stato richiesto di riportare le potenze installate ed i consumi energetici registrati negli anni 2018 e 2019. Nello specifico, in questa sezione del questionario si è chiesto di riportare tali informazioni per ciascun impianto (di riscaldamento, raffrescamento, climatizzazione, produzione di acqua calda sanitaria, illuminazione esterna) nonché per ciascun mezzo impiegato per svolgere le attività in ambito portuale, formulando una distinzione per ciascun differente vettore energetico;

Gli interventi di efficientamento energetico. È stato richiesto a ciascun operatore che abbia in previsione/realizzazione/esercizio progetti che spino la politica dell’efficientamento energetico, di riportare per ciascuno di essi, sia informazioni di carattere generale:

- fase di attuazione,
- data prevista di inizio/fine dei lavori

- soggetto attuatore, sia orientate all'individuazione di costi e benefici connessi alla realizzazione del progetto:
- costi di investimento (contributi propri e contributi pubblici);
- contributo in conto capitale;
- costi di esercizio dell'impianto/struttura prima e dopo la realizzazione dell'intervento;
- ricavi ed ulteriori benefici economici previsti;
- riduzione dei consumi
- elementi utili per la valutazione dei benefici ambientali connessi all'intervento
- descrizione dei risultati attesi in termini di risparmio economico, energetico, ecc.

Per consentire un'apertura dei processi decisionali verso il confronto con i diversi soggetti coinvolti, si è scelto di programmare un'attività di consultazione che potesse configurarsi come un processo di collaborazione e scambio. In linea con questi presupposti sono state organizzate alcune web conference aventi come obiettivo generale quello di fornire una descrizione dei contenuti del DPEASP. Tali incontri hanno inoltre consentito ai partecipanti di esprimere opinioni, suggerimenti, dubbi o perplessità riguardanti le informazioni richieste nell'attività di consultazione.

Il campione di riferimento, è stata la totalità degli operatori, istituzionali e non, che usufruiscono di aree e / o edifici all'interno dell'area portuale o che utilizzano mezzi connessi alle attività di natura portuale. Il database stilato ha avuto un risultato di 855 soggetti, divisi per categorie e porto di riferimento, di cui 33 sono operatori istituzionali.

I risultati della suddetta attività di monitoraggio sono contenuti nel documento di aggiornamento del DEASP.

Si mette in evidenza che dall'analisi contenuta nel documento si evince che le azioni che dovrà intraprendere l'ente nei prossimi triennio potrebbe configurarsi in due principali attività:

- la prima attività diretta a implementare, nei vari contesti portuali, l'utilizzo dell'istituto della comunità energetica (dapprima individuando i potenziali partner e successivamente informarli e formarli sulle buone pratiche per l'efficientamento energetico e sulle opportunità offerte dalla realizzazione della comunità stessa);
- la seconda attività diretta a programmare il cambio del vettore energetico dei mezzi portuali per la movimentazione delle merci, prediligendo l'uso del GNL o dell'EE anziché combustibili maggiormente inquinanti.

5. LA VISION DEL PIANO

Nei paragrafi che seguono saranno definiti alcuni *target* che l'Ente intende raggiungere nell'arco temporale definito dal presente Piano, rappresentando questi presupposti necessari per il conseguimento dei fini istituzionali che la legge n. 84/1994 attribuisce alle autorità di sistema portuale.

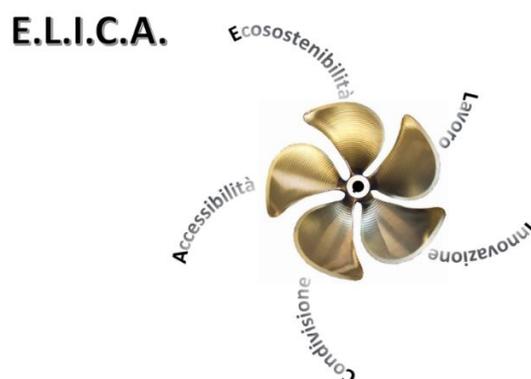
5.1 L'ELICA DI UNA NUOVA SPINTA PROPULSIVA

L'elica, sappiamo tutti, è uno strumento in grado di trasformare la potenza meccanica di un albero rotante allo scopo di generare, attraverso una propulsione, un moto impresso ad un fluido, secondo il principio di azione e reazione.

Nelle pagine precedenti è stato analizzato il funzionamento ed il relativo prodotto di una macchina complessa, costituita, nelle sue componenti essenziali, da un hardware, da un software e da risorse di alimentazione. Ora proviamo ad immaginare che questa macchina concentri la propria produzione per fornire potenza meccanica all'elica. La spinta generata consentirebbe un moto in avanti, nel nostro caso, dell'intero Sistema.

L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna è infatti ora più che mai chiamata ad esprimere il proprio ruolo di driver del territorio, di forza propulsiva del contesto socioeconomico di riferimento. La sua funzione di catalizzatore ed acceleratore dell'intera comunità portuale e logistica, di hub di innovazione e sviluppo territoriale impone all'Ente di farsi promotore di una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva, fornendo all'elica l'energia necessaria per generare la spinta in avanti.

La ripartenza arriva dunque dall'elica, un'elica a cinque pale, ciascuna delle quali rappresenta una strategia politica di intervento che l'Ente intenderà perseguire nel triennio di pianificazione del presente Documento. E non a caso l'iniziale di ogni asset prioritario coincide con una lettera della stessa parola "elica", dove infatti:



E come **Ecosostenibilità**

L'azione dell'Ente sarà indirizzata verso un *Green Deal* portuale che vedrà la sostenibilità ambientale degli interventi da adottare nel triennio quale parametro costante di riferimento e valutazione delle scelte.

In conformità a quanto indicato dalla Commissione europea nella [Comunicazione \(COM\(2019\) 640 final\)](#) al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo ed al Comitato delle regioni l'11 dicembre 2019, l'Autorità favorirà dunque iniziative volte a:

- investire in tecnologie rispettose dell'ambiente;
- sostenere l'industria nell'innovazione;
- introdurre all'interno dei propri porti forme di mobilità e di trasporto più pulite, più economiche e più sane;
- stimolare la decarbonizzazione a favore di fonti di energia alternative;
- garantire una maggiore efficienza energetica degli edifici insistenti nell'ambito della dividende demaniale di competenza;
- collaborare con i partner istituzionali per migliorare gli standard ambientali del contesto di riferimento.

In tal senso acquisiranno sempre maggiore rilevanza le risultanze degli aggiornamenti contenuti nel "Documento di pianificazione energetica ed ambientale del Sistema portuale – DEASP", adottato a fine 2019 ed in costante fase di revisione ed adeguamento.

L come **Lavoro**

Le misure che interesseranno il mondo del lavoro nei porti del Sistema saranno sostanzialmente volte a:

- qualificare gli *skill* professionali delle maestranze portuali;
- monitorare le dinamiche della domanda e dell'offerta occupazionale mediante interlocuzioni sistematiche con le parti sociali;
- vigilare, attraverso una rinvigorita attività *on field*, sul rispetto delle norme a tutela della salute e dell'igiene dei lavoratori in porto.

Verranno dunque perfezionati ed ulteriormente implementati strumenti già a disposizione dell'Ente, quali il POPS – Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/1994, o il PoLPo – Portale del lavoro portuale, bacheca virtuale di informazione ed interazione, ovvero forme di confronto istituzionale con gli *stakeholder* di riferimento

grazie alla costituzione di tavoli tematici di Sistema, come, ad esempio, una “Consulta per il lavoro portuale”.

Sul versante operativo saranno inoltre rafforzate le ispezioni in banchina attraverso l’impiego di *task force* di vigilanza.

Gli interventi dell’Ente riguarderanno non solo le maestranze presenti, ma si orienteranno anche a favorire l’incremento di queste, sostenendo, nel rispetto comunque dei vincoli previsti dalla legge n. 84/1994, la nascita di imprese innovative, di *start-up*, così come di *scale-up* connesse alle attività marittimo-portuali, reputate idonee a creare nuovi spunti occupazionali negli ecosistemi di innovazione locali.

I come **Innovazione**

Le [Linee guida governative per la definizione del Piano nazionale di ripresa e resilienza](#) (PNRR) del 9 settembre 2020 individuano sei aree “tematiche” strutturali di intervento; tra queste “Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo”.

L’innovazione ed i correlati interventi di digitalizzazione saranno appunto capisaldi delle azioni che l’Autorità porrà in essere tra il 2021 ed il 2023, ad iniziare da una sistematica reingegnerizzazione dei processi interni, che sarà accompagnata da una progressiva dematerializzazione dell’attività amministrativa, già avviata nel triennio precedente ed ormai sempre più orientata verso una tecnologia *cloud*.

L’utilizzo del *cloud* contiene infatti in sé un enorme potenziale per migliorare la qualità dei servizi pubblici erogati, ridurre in maniera significativa i costi e contribuire ad aumentare l’efficienza energetica e la sostenibilità ambientale.

In tale panorama diventa imprescindibile dunque un programma di transizione che coinvolga non solo il personale dell’Ente, ma anche gli *end-users* esterni.

In particolare, al fine di promuovere una maggiore diffusione ed utilizzo dei servizi pubblici digitali offerti ai cittadini, è necessario che vengano rafforzate e sviluppate le “piattaforme abilitanti”. Dette piattaforme sono destinate a semplificare l’erogazione dei servizi resi dall’Ente ed offrono appunto funzionalità fondamentali, trasversali e riusabili nei singoli servizi, uniformandone le modalità di erogazione. Al contempo gli Uffici dell’Autorità vengono sollevati dalla necessità di dover acquistare e/o realizzare applicazioni comuni a più sistemi software e tenendo sempre alto il livello di sicurezza informatica. Un tangibile esempio di piattaforma abilitante è il

“PagoPA”, che l’Ente ha sperimentato e messo a regime da circa un anno.

Per una rapida e lineare transizione verso l’Innovazione 2.0, che segue appunto alla prima sviluppatasi dal 2018 ad oggi, occorre comunque rafforzare:

- la cultura innovativa interna, mediante, soprattutto, una formazione mirata del personale dell’Ente che contempli l’istruzione, l’aggiornamento professionale, l’aumento in generale delle competenze digitali, così come quelle di *innovation management*;
- la *cybersecurity* aziendale, che dovrà adeguarsi agli standard nazionali di protezione cibernetica;
- l’infrastruttura tecnologica, in grado di supportare non solo lo sviluppo digitale, ma anche aprirsi a modelli di innovazione e di ricerca che includano forme di partenariato pubblico-privato (PPP).

come **Condivisione**

Un Sistema, per essere qualificato effettivamente tale, deve necessariamente alimentarsi dell’interazione tra tutti i soggetti che ne fanno parte. Il processo di interazione presuppone inoltre che le parti interagenti condividano alcune loro specificità per raggiungere un fine comune.

Questo fine può essere definito come “valore pubblico”, cioè il miglioramento del benessere (economico, sociale, ambientale) delle comunità di riferimento, degli utenti, degli stakeholder, dei destinatari di una politica o di un servizio.

Si tratta, quindi, di accrescere e strutturare l’interagire di tutti i soggetti che intervengono, a vario titolo, nelle attività del Sistema dei porti della Sardegna, condividendo con essi e tra essi le primarie scelte che l’Autorità, in quanto soggetto di *governance* del settore, è chiamata ad assumere nell’adempimento dei propri compiti istituzionali.

Si tratta, in altri termini, di affiancare alle procedure già previste in talune materie dalla legge n. 84/1994 in tema di partenariato, iniziative di coinvolgimento su questioni atte ad incidere nei confronti di rilevanti dinamiche di Sistema o locali al fine di poter assumere il “*sentiment*”, le opinioni, i suggerimenti non vincolanti da parte dei soggetti interessati, stimolando così la promozione di politiche pubbliche inclusive.

Tra gli strumenti che possono garantire il duplice requisito dell’efficacia – intesa come capacità di raggiungimento dei *target* –

e dell'economicità dell'azione di consultazione, particolare attenzione sarà riservata alla comunicazione dell'Ente ed ai sondaggi rivolti agli *stakeholder*, mediante applicativi *online*.

Altro strumento di condivisione attiva sarà rappresentato dalla capillarizzazione del *Port Community System* – PCS, che sarà avviato in fase di sperimentazione scientifica nei primi mesi del 2021, ma che nel triennio di riferimento potrà essere esteso a tutti gli scali di competenza con finalità operative su una molteplicità di attività portuali che contemplano un'interazione tra l'Autorità e le imprese che ivi agiscono.

L'ambito di intervento non dovrà comunque limitarsi ai confini regionali, posto che il Sistema deve saper sviluppare le opportune reti relazionali con gli altri porti italiani ed esteri per trasferire, ma soprattutto acquisire il *know-how*, anche mediante lo scambio di esperienze con realtà diverse. In particolare, il partenariato comunitario ed internazionale consentirà di mettere in comune reciproche strategie di successo e sperimentazioni innovative in grado di attrarre investitori logistici e di costruire network internazionali.



come **Accessibilità**

Il Sistema dovrà risultare ampiamente accessibile, sia in termini infrastrutturali che in quelli amministrativi.

I porti del Sistema saranno infatti sempre più accessibili:

- dal lato mare, attraverso gli interventi di attuazione del Programma triennale delle opere, che vedono misure di finanziamento per la realizzazione di escavi, di adeguamento, miglioramento e manutenzione delle infrastrutture esistenti, nonché di nuove opere, per complessivi € 180.755.951,63 nel triennio;
- dal lato terra, grazie a misure di semplificazione degli accessi ai varchi di sicurezza e di ottimizzazione della viabilità intraportuale e di interconnessione stradale.

Anche gli Uffici dell'Ente dovranno migliorare la loro accessibilità amministrativa:

- interna, attraverso un ricorso sistematico a processi digitalizzati in grado di favorire gli interscambi gestionali pur in regime di prestazioni lavorative c.d. agili;
- esterna, nei confronti degli utenti, i quali potranno interagire, a fronte di un costante percorso verso la semplificazione dei procedimenti, con le strutture amministrative dell'Ente utilizzando le sopra cennate

piattaforme abilitanti, sviluppate direttamente in funzione dei servizi resi dall’Autorità, sulla scorta di quanto positivamente finora sperimentato con il servizio online “Gare telematiche”.

Sotto quest’ultima accezione appare viepiù necessario un adeguamento anche della rete infrastrutturale digitale che possa supportare le prescrizioni nazionali in tema di *open data*, di *high performance computing* (computer con alta velocità di elaborazione e di capacità di calcolo), nonché di connettività 5G (la quinta generazione di connettività mobile).

L’accessibilità amministrativa si consoliderà anche attraverso una maggiore fruibilità delle informazioni presenti sul Portale istituzionale dell’anticorruzione e della trasparenza, che dovrà essere ridisegnato in funzione di un popolamento automatico degli atti oggetto di pubblicazione e di una semplificazione e strutturazione della ricerca.

I fattori di propulsione sopra descritti disporranno anche del necessario propellente: l’Autorità metterà infatti in campo, oltre alle risorse finanziarie stanziare in bilancio, anche un rinnovato, qualificato e motivato capitale umano, grazie all’avvio della campagna di reclutamento di ulteriore personale da destinare ai diversi Uffici dell’Ente, nonché ad una mirata formazione dei propri dipendenti.

Ecosostenibilità, Lavoro, Innovazione, Condivisione ed Accessibilità rappresentano dunque le 5 linee prioritarie di azione, la “*5-blades propeller*” dell’Autorità per il triennio considerato, che, assieme alle risorse a disposizione, potranno infondere al *cluster* quella spinta energica e concreta verso una ripresa del Sistema portuale di riferimento.

5.1.1 UNA SPINTA COORDINATA.

Le azioni sopra descritte si presentano altresì coordinate e compatibili con gli altri strumenti di pianificazione strategica nel settore della portualità, dei trasporti e, più in generale, dell’economia nazionale e comunitaria, nonché con quelli interni all’Ente.

Ad iniziare dal piano di investimenti “Italia veloce” del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, presentato il 6 luglio 2020 e nel quale sono indicati 9 programmi prioritari dei quali ben 8 – ad esclusione, per storiche ragioni esogene, del solo “Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessione alla rete dei porti” – sono riconducibili alle linee prioritarie d’azione sopra tracciate. Da questi programmi prioritari saranno infatti individuate le direttrici di finanziamento statale destinate ai porti.

In attesa dell’adozione definitiva del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR), le richiamate Linee guida anticipano indirizzi prioritari che il Governo seguirà nell’individuare i progetti destinati a ricevere le provviste economiche provenienti da Bruxelles. Le “*5-blades*” di rilancio del Sistema portuale sardo

guardano da vicino detti indirizzi, risultando, per volti versi, coincidenti con gli stessi, situazione che, pertanto, apre oggettive possibilità di elezione ai finanziamenti previsti per le progettualità affini che saranno presentate dall'Ente.

Analoghe considerazioni di “promiscuità strategica” portano a ritenere inoltre che le azioni assunte dall'Autorità nel campo della tutela ambientale potranno essere favorevolmente valutate in sede comunitaria vista l'adesione ai principi contenuti nella menzionata Comunicazione della Commissione del 2019 sul *Green Deal*.

Ovviamente, le *blades* di Piano, rappresentando i parametri fondamentali della *policy* dell'Ente, potranno costituire una base di confronto e di elaborazione qualora la Regione autonoma della Sardegna coinvolga l'Autorità nel processo di redazione del nuovo Piano regionale dei trasporti, avviato lo scorso settembre.

Venendo ora all'approccio organico di pianificazione interna, le indicazioni tracciate dal presente POT si ricollegano, come in precedenza accennato, ad altri importanti strumenti di indirizzo strategico dell'Autorità, stabilendo per essi postulati di riferimento. In particolare, saranno individuati nel presente Piano operativo triennale criteri direttivi per la definizione dei seguenti documenti:

- Bilancio di previsione;
- Programma triennale dei lavori pubblici;
- Programma biennale di forniture e servizi;
- Piano triennale per la prevenzione della corruzione e la trasparenza – PTPCT;
- Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/1994 – POPS;
- Piano triennale di fabbisogno del personale
- Piano triennale per l'informatica;
- Documento di pianificazione energetica ed ambientale del Sistema portuale – DEASP;
- Piano di *security*;
- Piano delle performance.

Quest'ultimo documento di pianificazione connota una rilevanza specifica nell'implementazione delle strategie dell'Autorità.

La scelta dei nuovi obiettivi da raggiungere nell'arco temporale oggetto della presente pianificazione è motivata dalla necessità di uniformare l'attività strategica dell'Ente creando una coerenza logica ed una connessione con gli altri documenti di pianificazione alla base della condotta istituzionale dell'Autorità. In ciò il Piano delle performance assume un'importanza di non poco rilievo in quanto è il documento che contiene la definizione degli obiettivi prestazionali annuali dell'Amministrazione, in continuità con la pianificazione triennale.

Il Piano delle performance è infatti conforme ai contenuti del “Sistema di programmazione, misurazione e valutazione delle performance” che definisce, su base triennale ed aggiornamento annuale, l'insieme delle

regole, dei termini e degli strumenti per la valutazione dell'efficacia, della trasparenza, del buon andamento della gestione dell'Autorità, di cui all'art. 9, c. 5, lett. l) della legge n. 84/1994, in funzione peraltro dell'implementazione della cultura della performance e delle correlate tecniche di misurazione nei processi lavorativi interni, e da cui prende avvio il c.d. "ciclo delle performance".

Tale documento è adottato dal Presidente ed è definito in collaborazione con i vertici dell'Amministrazione (Segretario generale e dirigenti) ed individua gli indirizzi e gli obiettivi strategici ed operativi dell'Autorità definendo i relativi risultati attesi.

Il "ciclo delle performance" prevede dunque l'individuazione degli obiettivi di performance aziendale o strategica (OSG), degli obiettivi di performance dirigenziale (OPD) per il Segretario generale e per i dirigenti, eventuali obiettivi assegnati al personale secondo appositi programmi operativi. Nel Ciclo sono definiti inoltre, per ciascun obiettivo e per ciascun destinatario, indicatori di misurazione, valori attesi di risultato (target) e le corrispondenti scale di valutazione, nonché il collegamento tra gli obiettivi e l'allocazione delle risorse.

Il Piano delle performance è quindi finalizzato a supportare i processi decisionali, a migliorare la consapevolezza del personale rispetto agli obiettivi dell'Ente e a comunicare agli *stakeholder* priorità e risultati attesi attraverso la pubblicazione dello stesso nella Sezione "Amministrazione trasparente" sul sito istituzionale dell'Autorità. Il Piano inoltre tiene conto, si coordina e si integra annualmente con la Direttiva annuale sull'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale, ai sensi dell'art. 7, c. 2 della legge n. 84/1994 e del decreto ministeriale 16 dicembre 2016, n. 456. In forza di quest'ultimo provvedimento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti individua annualmente con apposita direttiva: a) gli obiettivi istituzionali generali per il perseguimento dei compiti cui le autorità di sistema portuale sono preposte ai sensi dell'art. 6, c. 4, della legge n. 84/1994 ;b) gli obiettivi strategici particolari stabiliti distintamente per ciascuna autorità di sistema portuale ai fini del raggiungimento di specifiche finalità collegate agli strumenti di pianificazione e programmazione e vigenti. La suddetta Direttiva assicura dunque il raccordo tra le priorità dell'indirizzo politico di Governo, la programmazione strategica ed operativa relativa all'azione amministrativa del Ministero ed i compiti attribuiti dall'ordinamento vigente alle autorità di sistema portuale, fermo restando lo svolgimento delle attività istituzionali ordinarie di competenza delle stesse.

Alla luce dell'impianto sopra descritto, risulta di immediata evidenza la funzione strumentale che il Piano delle performance può ricoprire nel perseguimento concreto degli *asset* strategici individuati nel presente Documento. Annualmente, ad iniziare proprio dall'anno in corso, saranno cosicché inseriti tra gli OSG o gli OPD destinati alla Struttura interventi connessi ai contenuti delle "5-blades", sostanziandoli pertanto in progettualità di durata annuale o pluriennale, tali da poter comunque conferire agli indirizzi strategici fattori di concretezza, durata certa e misurabilità dei risultati, come appunto previsto dal Sistema delle performance.

Ciò consentirà vieppiù all’Ente di sviluppare una propria *accountability* di valore strategico che renderà palesi i risultati conseguiti nel perseguimento delle azioni prioritarie, dando modo agli *stakeholder* di interfacciarsi con l’Autorità nella correzione e miglioramento dei target individuati.

Tra gli strumenti di pianificazione poc’anzi citati su cui il POT riflette le proprie asserzioni di indirizzo non è stato intenzionalmente richiamato il Documento di pianificazione strategica di Sistema – DPSS, al quale verrà riservata una trattazione separata nel successivo paragrafo 5.3.

5.2 LE AZIONI PRIORITARIE

5.2.1 UN NUOVO MODELLO ORGANIZZATIVO

L’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna nasce, come osservato, dalla fusione di due precedenti autorità portuali, chiamate in passato ad operare su ambiti territoriali distinti e distanti.

Ora, con il nuovo assetto, l’Ente sorto dalla Riforma del 2016, si trova ad amministrare i beni e i servizi derivanti dalle due soppresse autorità portuali, unificati sotto un unico centro gestionale, sebbene sempre spazialmente allocati ed erogati con considerevoli soluzioni di continuità territoriale, soprattutto tra il Nord ed il Sud.

Il primo sforzo che in questo senso è stato compiuto è quello di ridurre virtualmente la distanza fisica tra i diversi comprensori attraverso un effettivo “sistema unico” di *governance* che coniuga azione, pianificazione ed organizzazione. Uno sforzo che è stato anche sostenuto dalle moderne tecnologie telematiche che hanno favorito questa integrazione, sostenuta anche, indirettamente, dallo *smart working*.

Difatti, la sfida dettata dalla necessità di adeguarsi a nuove metodologie lavorative finalizzate al superamento degli *handicap* recati dall’emergenza pandemica ha incentivato l’Ente a percorrere soluzioni innovative, quali, appunto, il c.d. “lavoro agile”.

Quest’ultimo modello di organizzazione del lavoro avrà sempre più rilevanza nel prossimo futuro, necessitando in ogni caso d’importanti investimenti in termini di formazione, programmazione del lavoro ed di supporti *hardware* e *software*.

Lo stesso Parlamento europeo, con la Risoluzione del 13 settembre 2016, ha individuato un nuovo approccio all’organizzazione del lavoro che si basa sulla maggiore autonomia del lavoratore il quale, sfruttando appieno le opportunità della tecnologia, ridefinisce orari, luoghi e in parte strumenti della propria professione in cambio di responsabilizzazione sui risultati.

Su tale linea, è intervenuto l'art. 263 del decreto-legge n. 34 del 2020, convertito con modificazioni dalla legge n. 77 del 2020, che ha stabilito che le amministrazioni pubbliche, entro il 31 gennaio di ciascun anno (a partire dal 2021), devono redigere, sentite le organizzazioni sindacali, il Piano organizzativo del lavoro agile (POLA), quale sezione del Piano della performance.

Il POLA individua le modalità attuative del lavoro agile prevedendo, per le attività che possono essere svolte in modalità agile, che almeno il 60% dei dipendenti possa avvalersene, garantendo che gli stessi non subiscano penalizzazioni ai fini del riconoscimento di professionalità e della progressione di carriera.

Il POLA definisce, altresì, le misure organizzative, i requisiti tecnologici, i percorsi formativi del personale, anche dirigenziale, e gli strumenti di rilevazione e di verifica periodica dei risultati conseguiti, anche in termini di miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'azione amministrativa, della digitalizzazione dei processi, nonché della qualità dei servizi erogati, anche coinvolgendo i cittadini, sia individualmente, sia nelle loro forme associative.

È dunque nel senso fin qui delineato che deve essere perseguita un'ulteriore ed efficace azione di rivisitazione delle strutture organizzative in essere, strutture che dovranno conformarsi sia agli indirizzi strategici tracciati nella legge n. 84/1994, che all'attuale programmazione e all'interno dei mutati scenari italiani ed internazionali, come pure, anche, agli scenari territoriali di riferimento, evitando per quanto possibile duplicazioni funzionali.

Di pari rilevanza e complementarietà risulta pertanto necessario un adeguamento dell'attuale pianta organica, cui dovranno essere integrate professionalità idonee ad affrontare i processi di telematizzazione necessari, sia le nuove attribuzioni delle autorità di sistema portuale e gestire i nuovi ambiti, ferma restando la valorizzazione delle risorse già presenti.

5.2.2 L'ARMONIZZAZIONE DELLE PROCEDURE, DEI PROCESSI E DEI PROCEDIMENTI

È opportuno chiarire il significato dei termini: procedura, processo e procedimento, molto spesso usati senza particolari distinzioni.

Detti termini, invece, devono essere utilizzati nelle loro proprie accezioni, soprattutto in ambito amministrativo, dove è indispensabile distinguere atti, attori, autori e documenti, nonché la rappresentazione, in forma scritta, delle stesse azioni.

In particolare:

- la procedura consiste in un insieme di attività ripetitive, sequenziali e condivise tra coloro che le attuano, al fine di raggiungere un determinato risultato. In sostanza, è il “che cosa” devo fare per ottenere “qualcosa”, descritto sotto forma di “regole” cristallizzate ovvero riconosciute come fossero consuetudini. La caratteristica rilevante di una procedura è la sua condivisione, ottenuta, per quelle più complesse, attraverso la redazione e l'aggiornamento di un apposito “Manuale

delle procedure”, che “normalizzi” le procedure e sia, al contempo, di facile divulgazione (ad es. Manuale del protocollo informatico);

- il processo è l’insieme delle risorse strumentali utilizzate e dei comportamenti posti in essere da persone fisiche o giuridiche, diretti tutti all’attuazione di una determinata procedura. In sostanza, è la risposta che do alla domanda “chi fa che cosa”. Il processo, perciò, dipende dalle persone ed anche dagli strumenti dalle stesse utilizzati e viene, di solito, descritto negli organigrammi aziendali. Naturalmente, ogni procedura può essere retta da più soggetti, anche coinvolti in processi diversi, ma tutti indirizzati all’esecuzione della stessa procedura, pur con la consapevolezza che, essendo i processi affidati a persone, possono essere modificati, anche in funzione di variabili ambientali (es. un attore coinvolto cambia mansioni o, solo, si assenta, la procedura rimane immutata, ma non il processo, che è affidato ad una diversa persona);
- il procedimento amministrativo, secondo la definizione tradizionale, consta di una pluralità di atti tra loro autonomi, prodotti in un diverso spazio temporale, ma diretti a perseguire lo stesso fine, vale a dire, l’emanazione del provvedimento finale.

L’Ente ha svolto nel corso del 2020, nell’ambito dell’analisi del contesto interno previsto dal Piano triennale per la prevenzione della corruzione e la trasparenza, un’approfondita analisi dei processi di competenza di ciascuna struttura dirigenziale. Il documento evidenzia la necessità di proseguire gli obiettivi di armonizzazione delle procedure non tanto attraverso la redazione di un unico manuale procedurale interno, che appare all’attualità di difficile realizzazione a causa delle ulteriori modifiche organizzative necessarie e del conseguente incremento del personale, ma attraverso un futuro obiettivo di definizione ed armonizzazione dei processi di ciascuna area dirigenziale.

L’armonizzazione delle procedure favorirà quindi il già avviato percorso di “unificazione” dei procedimenti, ma questo non sarà sufficiente. A monte è, infatti, necessaria una profonda ed ulteriore revisione del tessuto regolamentare dell’Ente.

Innanzitutto, come già previsto dal richiamato PTPCT 2020-2023, l’Autorità deve mirare, data la particolare natura giuridica della stessa, ad un’ulteriore fase di *Business Process Reengineering* e dunque di una revisione regolamentare interna che possa disciplinare in maniera completa le più rilevanti procedure che saranno individuate in base ai contenuti dei Piani anticorruzione dell’Ente, deputata tal fine.

5.2.3 LA VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO

Uno degli *asset* strategici di primaria importanza per l’Ente è affidato alla Direzione Valorizzazione del Patrimonio, la quale, appunto, svolge compiti in materia di:

1. rilascio di concessioni ed autorizzazioni demaniali;
2. gestione dei beni demaniali;
3. gestione e aggiornamento del S.I.D. (sistema informativo demanio);
4. richiesta, monitoraggio e riscossione dei canoni.

il 1° gennaio 2020 è entrato in vigore il nuovo Regolamento per la gestione del demanio marittimo che, oltre ad aver condotto ad un'uniforme gestione del bene demaniale di tutti i porti facenti parte della circoscrizione dell'Autorità, in precedenza gestiti come più volte rappresentato, dalle sopresse Autorità portuali di Cagliari e di Olbia e Golfo Aranci, nonché dalle locali Autorità marittime, rispettivamente, di Portovesme, Oristano e Santa Teresa Gallura, ha ridotto il valore unitario dei canoni riportandolo a quelli determinati dallo Stato.

Quanto sopra ha prodotto, e produrrà anche nei prossimi anni, importanti segnali di ripresa in particolare con il rilascio di nuove concessioni e ampliamento delle esistenti, in particolare nel settore della cantieristica e della nautica da diporto.

La pandemia tuttora in corso pare dunque non aver frenato in maniera significativa le iniziative economiche sul demanio marittimo.

Al fine, però, di dare continuità e "corpo" a dette iniziative, risulta indispensabile avere strumenti certi di pianificazione e, pertanto, redigere ed approvare i Piani regolatori portuali, ovvero, completare la pianificazione del sistema portuale quale strumento indispensabile di programmazione e di indirizzo.

La Struttura preposta ha assolto i sopraccitati compiti in modo lineare e senza particolari problematiche di rilievo, nonostante la pandemia ed il conseguente importante ricorso al c.d. "lavoro agile".

Stante il sopraccitato quadro, il triennio 2021-2023, con riferimento all'attività di gestione del demanio marittimo da parte competente Direzione ed in osservanza delle norme in materia di innovazione e informatizzazione nella pubblica amministrazione, gli Uffici provvederanno a proseguire nel rafforzare tutte le misure e gli accorgimenti tesi a digitalizzare i procedimenti di competenza, sia a livello interno (struttura) sia verso l'esterno (cittadini/concessionari).

La Direzione provvederà a dotarsi, mediante apposita procedura ad evidenza pubblica, di un programma informatico di gestione delle pratiche demaniali che verranno interamente "smaterializzate" allo scopo di ottenere un apposito archivio informatico e di poterle così anche consultare da remoto. Il programma in argomento fornirà, a seguito di apposita interrogazione, una molteplicità di dati in tempo reale afferenti alla concessione quali quelli, tra l'altro, di natura catastale ed erariale.

L'importante lavoro di caricamento dei dati e di riallineamento del Sistema informativo demanio (S.I.D.) su tutti i porti ricompresi nella circoscrizione di competenza della Autorità, già in fase avanzata, continuerà come obiettivo pluriennale della Direzione interfacciandosi con il programma sopraccitato.

Dal suddetto lavoro di "mappatura" del demanio marittimo risulterà, peraltro, di immediata evidenza individuare eventuali beni ancora da porre a reddito e per i quali poi procedere con appositi criteri ad evidenza pubblica. Sarà comunque fondamentale formare e aggiornare il personale, attraverso appositi corsi, nell'utilizzo e gestione degli strumenti informatici e specialmente del SID e del software di gestione del demanio.

Così come si rivelerà altrettanto necessario disporre di un ufficio e di personale *in loco* per i porti di Oristano e Portovesme, vista l'importanza e le problematiche afferenti questi Porti nonché come “front office” per l'utenza.

5.3 L'APPROCCIO AL “NUOVO” SISTEMA PORTUALE SARDO

5.3.1 UN'INTEGRAZIONE FUNZIONALE: POT E DPSS

Il nuovo POT è fortemente caratterizzato da un obiettivo di grande complessità ed ampiezza, che per sua stessa natura va considerato assorbente.

Si tratta del processo di concepimento, redazione, approvazione ed adozione degli strumenti pianificatori di tutti i porti del Sistema del mare di Sardegna, che deve essere governato da un Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) finalizzato a individuare la mission e le linee di sviluppo della portualità sarda intesa nella sua più organica ed armonica dimensione sistemica.

Il Documento di pianificazione strategica di sistema, per esplicita dichiarazione normativa, deve:

- a. definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione delle autorità di sistema portuale;
- b. individuare e perimetrare le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retroportuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano;
- c. prevedere una relazione illustrativa che descriva gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori portuali ...”.

Le autorità di sistema portuale sono chiamate a redigere il Documento di pianificazione strategica di sistema, coerente con tre fondamentali driver:

- gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali;
- il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL);
- il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL).

Quanto alla **coerenza con gli orientamenti europei** in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali occorre tenere presente che la visione e la strategia generale dell'Europa si compendia nei principali

programmi dedicati al tema delle infrastrutture di trasporto. Ci si riferisce in particolare al *Connecting Europe Facility* (CEF) e al Programma Horizon 2020 (H2020), il primo dal taglio propriamente realizzativo ed il secondo più concentrato sui temi della ricerca ed innovazione sulla mobilità ed infrastrutture.

Il CEF promuove progetti a livello di Struttura, tesi a costruire le reti transeuropee di collegamento; il livello di Struttura è alimentato principalmente dal Piano di Investimenti per l'Europa denominato Piano Juncker e dal Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici (EFIS) gestito anche con l'intervento di BEI e CDP in Italia. Detti investimenti presuppongono la creazione di condizioni per una evoluzione delle infrastrutture sul piano delle tecnologie, ma, anche, per una trasformazione in termini di valore generato, soprattutto sul versante dello sviluppo dei servizi. In tal senso, il Regolamento UE 1315/2013 invita ad utilizzare applicazioni telematiche e nuove tecnologie, principalmente finalizzate alla creazione di servizi a valore aggiunto connessi ai trasporti, al miglioramento ambientale e della sicurezza e alla promozione della multimodalità.

L'auspicata sinergia con il CEF l'Horizon 2020 promuove invece lo sviluppo di infrastrutture intelligenti attraverso un utilizzo diffuso di sensori. Ci si "orizzonta" cioè verso un accrescimento dei livelli di consapevolezza / intelligenza emergente dai Data per concepire nuove tracce di business derivanti dall'individuazione dei comportamenti di viaggio, delle preferenze logistiche e della pianificazione della capacità di rete. La connessione larga e continua della "Società dei Gigabit" apre la possibilità a tutta una serie di innovazioni che, assecondando modelli di mobilità *user centric* digitali e intelligenti, promettono di modificare anche il valore prodotto dalle infrastrutture, favorendo il salto verso il livello Piattaforma ed Ecosistema.

In merito alla **coerenza con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)**, necessita ricordare che, con il DEF 2017 è stato approvato l'Allegato su proposta del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, dal titolo "Connettere l'Italia: Strategie per le infrastrutture e dei Trasporti", che individua i fabbisogni infrastrutturali del Paese al 2030.

Esso è individuato quale primo passo con cui il Ministero ha inteso avviare un dibattito sugli obiettivi e sulle strategie per le politiche infrastrutturali nazionali, anticipando alcune premesse che saranno oggetto di approfondimento del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL).

In esso è denunciato il gap infrastrutturale del Paese consistente non tanto nella carenza di infrastrutture materiali quanto nello squilibrio modale e nelle scarse capacità delle infrastrutture esistenti di servire la domanda sia per problemi di accessibilità ai principali nodi del sistema economico nazionale, sia per insufficienza dei collegamenti di ultimo miglio alle infrastrutture puntuali (porti e aeroporti).

Vengono delineati pertanto quattro obiettivi a rappresentare la cornice di riferimento della politica infrastrutturale italiana a venire:

1. Accessibilità ai territori, all'Europa ed al Mediterraneo;
2. Mobilità sostenibile e sicura;

3. Qualità della vita e competitività delle aree urbane;
4. Sostegno alle politiche industriali di filiera.

Per quanto qui di più interesse, nell'obiettivo 1 viene richiesto uno sforzo specifico a sostegno degli impegni assunti a livello europeo, soprattutto per quanto riguarda l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di ultimo miglio a porti e aeroporti della rete core. Per l'accessibilità al Mediterraneo, area ricca di opportunità economiche in termini di interscambio commerciale, è dichiarato cruciale il rafforzamento ed il miglioramento dei collegamenti marittimi e aerei verso i paesi dell'area mediterranea.

Il perseguimento degli obiettivi e dei target individuati è possibile attraverso quattro strategie, trasversali rispetto alle modalità di trasporto ed agli obiettivi stessi:

1. Infrastrutture utili e snelle e condivise;
2. Sviluppo urbano sostenibile;
3. Integrazione modale e intermodalità;
4. Valorizzazione del patrimonio esistente.

Per ciascuna di tali strategie è stato individuato un insieme di azioni che il Ministero intende mettere in campo. In particolare, per la strategia dell'integrazione modale sono riportate come azioni: "l'accessibilità ai nodi e interconnessioni tra le reti", "riequilibrare la domanda verso modalità di trasporto sostenibili" e "promuovere l'intermodalità".

Nel caso del trasporto marittimo, la strategia denominata "cura dell'acqua" avrà come quadro di riferimento il Piano Strategico della Portualità e della Logistica ed i decreti attuativi che da esso ne discenderanno.

Quanto infine alla **coerenza con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)**, va ricordato che quest'ultimo, previsto dall'articolo 29 comma 1 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto-legge n°133 dell'11 settembre 2014 cd "Sblocca Italia", è stato approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri il 7 agosto 2015. Esso ha come fine "di migliorare la competitività del sistema portuale logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità del traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti.

Il PSNPL riguarda l'attuazione di un "sistema mare" sviluppatosi attraverso una filiera che tenga conto all'interno dei porti, del territorio circostante e del territorio nazionale proiettandosi verso l'esterno alle relazioni con il Mediterraneo quale leader del Mediterraneo stesso nei confronti della globalità dei traffici. Tanto attraverso il coinvolgimento pieno ed attivo dell'intero cluster marittimo in una visione euro – mediterranea a privilegiare partnership strategiche a largo raggio che rafforzi anco più la posizione del paese e, di conseguenza, comporti il raggiungimento di positività nel settore della portualità e della logistica.

5.3.2 UN NUOVO APPROCCIO

Fatta tale doverosa premessa, decorso il primo triennio di applicazione di un metodo gestionale sistemico, occorre sviluppare alcune riflessioni sul complesso assetto della portualità della Sardegna che, ricordiamo, rappresenta un unicum nel panorama nazionale, per estensione territoriale e per numero di scali (al momento 7, con l'ingresso del porto di Arbatax –dato per imminente- come ottavo).

Dal momento della sua istituzione nella seconda metà del 2017, gran parte delle risorse e delle energie della nuova Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna sono state dedicate a mettere a punto un software di sistema adeguato ed efficace, che non poteva, né doveva, risolversi nella mera e pedissequa duplicazione delle modalità gestorie *ante* Riforma 2016.

È stato quindi necessario dotarsi di nuove regole organizzative, amministrative e operative comuni, pensate per un sistema unico, complesso e articolato, e non più per un semplice insieme di porti.

Il primo necessario step è stato quindi doverosamente quello di immaginare e articolare una dotazione organica nuova e adeguata al nuovo scenario, perché prima che in infrastrutture, si è ritenuto necessario investire soprattutto sulle persone, sulla capacità progettuale, sui processi gestionali e sulla loro ottimizzazione.

Abbiamo creduto e crediamo che, oltre alla liceità e alla correttezza, i *driver* fondamentali della nostra attività dovessero e debbano essere la velocità, la semplicità e l'efficacia dell'azione.

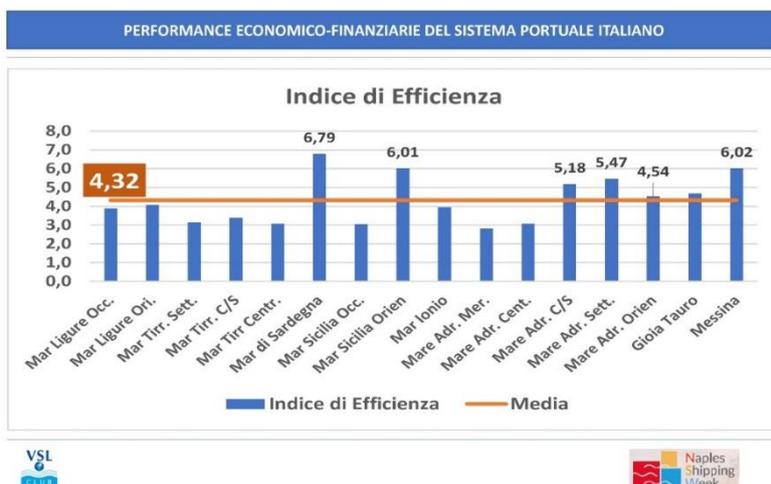
L'intenso lavoro profuso ha ricevuto alcuni graditi riscontri, sia nell'indice di gradimento degli *stakeholders*, sia nel riconoscimento come Ente pubblico più veloce nei pagamenti nella graduatoria nazionale redatta dal MEF nel 2019, nella efficienza nelle procedure di gara, invariabilmente riconosciute corrette in sede giudiziale.

Da ultimo, proprio nell'analisi del sistema portuale presentato da VSL Club, nell'ambito della sessione "Porti e finanza" della Napoli Shipping Week 2020, quella del Mare di Sardegna è stata riconosciuta quale Autorità di Sistema Portuale italiana con il "più alto indice di performance". Lo studio, presentato nel corso del panel dal Dott. Fabrizio Vettosi, ha simulato l'applicazione alle 16 *Authorities* - seppur Enti pubblici - di precisi metodi di analisi a cui vengono generalmente sottoposte le aziende private.

In tale scenario, il valore di impresa delle AdSP italiane ammonterebbe, complessivamente, a circa un miliardo di euro, paria a: oltre 550 milioni di ricavi operativi (di cui 150 per canoni concessori) e circa 420 di margine operativo lordo (*Earnings Before Interests Taxes Depreciation and Amortization*) - indicatore impiegato in ambito aziendale - che è pari al 75% dei ricavi.

Proprio da un raffronto tra costi e ricavi, con un incrocio matematico finanziario tra la variabile ROE (*Return of equity*, indice economico sulla redditività del capitale proprio) e l'indice di efficienza (rapporto tra entrate correnti proprie ed uscite correnti di finanziamento) fissato nell'ambito dell'ultima Relazione sull'attività delle AdSP stilata dal Ministero dei Trasporti, l'Autorità di sistema portuale del Mare di

Sardegna (con un rapporto tra entrate correnti proprie, pari a circa 61 milioni di euro, e uscite per il funzionamento pari a circa 9 milioni di euro) si posiziona in vetta della classifica, superando abbondantemente, con un punteggio di 6,79, la media italiana per indice di efficienza, fissata a 4,32.



L'operatività del primo triennio ci ha inoltre consentito di verificare in concreto le reali capacità ed esigenze di tutti e di ciascuno dei sette scali che fanno parte del sistema portuale del mare di Sardegna.

Si è rivelato essenziale testarle non solo alla luce di teoriche finalizzazioni pianificatorie, ma anche e direi soprattutto, alla luce delle mutate esigenze e dinamiche di un mercato dalle evoluzioni spesso repentine e non sempre facilmente prevedibili.

Dopo il primo periodo di osservazione e di valutazione delle capacità di risposta del sistema e di ciascuna delle singole infrastrutture, siamo ora in grado di poter immaginare uno scenario più informato e credibile da porre a base dell'impegno del prossimo triennio e soprattutto di una pianificazione di medio periodo più consapevolmente matura e quindi più affidabile.

Prima di declinare alcune macrolinee pianificatorie strategiche sui singoli porti, occorre un pur breve richiamo al contesto geostrategico in cui si opera.

Non essendo i porti sardi *gateway* di accesso a significativi mercati retrostanti terrestri, come invece gli scali "continentali", appaiono fuori contesto riflessioni circa l'interconnessione logistica con reti autostradali e ferroviarie. D'altro canto, proprio la condizione insulare grava gli scali sardi di una funzione e di una responsabilità peculiare, essendo quella marittima la pressoché totalizzante modalità di trasporto delle merci e una modalità percentualmente molto rilevante del trasporto passeggeri.

La Sardegna è altresì collocata in una posizione strategica nel bacino mediterraneo occidentale, e i suoi porti sono in grado di giocare un ruolo rilevante nella dinamica dei flussi di traffico sia orizzontali (Italia-Spagna e vv) che verticali (Nordafrica-ascella nord ovest e vv).

La nuova metodologia di analisi strategica partirà dunque dalla declinazione del rapporto “traffico/funzione”.

Considerate infatti le circostanze sopra rappresentate, occorre ipotizzare un criterio guida comune per implementare, ottimizzandola, la capacità infrastrutturale di attrarre, ricevere e rilasciare traffico, nonché perfezionare ed incrementare i servizi e la dotazione infrastrutturale di banchine, fondali e piazzali, pianificando la risposta competitiva più efficace sia del sistema portuale nel suo insieme, sia di ciascuno dei sette scali che lo costituiscono, declinandola rispetto alle seguenti cinque macro tipologie di traffico/funzione:

- 1- passeggeri e crociere;
- 2- merci ro/ro, alla rinfusa e container;
- 3- energia e *green ports*;
- 4- nautica e cantieristica da diporto;
- 5- comparto peschereccio.

Per ciascuna delle suddette macro tipologie ci porremo dunque la seguente domanda: «Cosa vogliamo fare e dove» relativamente a:

1- PASSEGGERI E CROCIERE

Santa Teresa di Gallura (banchina commerciale)

Funzione: solo pax con auto a seguito e mezzi commerciali – no crociere)

- prolungamento banchina per consentire attracco/sosta di due unità dedicate ai collegamenti transfrontalieri con Bonifacio – Corsica. La banchina esistente di 159 m sarà prolungata di circa 25 m e sarà realizzato un nuovo piazzale, di 1.500 mq, destinato alla sosta degli automezzi in attesa di imbarco.
- implementazione servizi security
- automazione vigilanza e accessi

Portovesme

Funzione: solo pax con auto a seguito e mezzi commerciali – no crociere

- nuova banchina e scassa traghetti dedicata ai collegamenti di TPL con Carloforte
- dragaggio nuovo approdo traghetti
- darsena servizi ancillari
- implementazione servizi security
- automazione vigilanza e accessi

Oristano

Funzione: no pax con auto a seguito e mezzi commerciali – solo crociere

- individuazione banchina dedicata crociere
- implementazione servizi security
- automazione vigilanza e accessi

Golfo Aranci

Funzione: pax con auto a seguito e mezzi commerciali – crociere

- liberarci dalla anacronistica servitù RFI con recupero sedimi dismessi
- eliminare gli invasi dedicati a navi FF.SS.
- demolizione cavalcaferrovia
- co-programmare completamento circonvallazione esterna con il Comune e la Provincia per disporre di una nuova e più adeguata viabilità di accesso e deflusso dal porto
- progettare un allungamento della banchina traghetti, con approfondimento fondali, per consentire l'accosto di crociere almeno di medie dimensioni, al momento costrette alla rada
- ottimizzare utilizzo stazione marittima
- implementazione servizi security
- automazione vigilanza e accessi

Cagliari: Porto storico

Funzione: pax con auto a seguito e mezzi commerciali – crociere

- demolizione silos
- gestione del periodo transitorio (2021-2024) in vista del trasferimento di tutto il traffico Ro-Ro e Ro/Pax nell'avamposto ovest del Porto Canale
- nuovo gate accesso e security passeggeri

- riqualificazione terminal crociere
- copertura percorso pedonale pax e crocieristi
- pianificazione di nuova collocazione della Marina Militare
- implementazione servizi security
- automazione vigilanza e accessi

Cagliari: Porto canale

Funzione: pax con auto a seguito e mezzi commerciali

- trasferimento di tutto il traffico Ro-Ro e Ro/Pax nell'avamposto ovest del Porto Canale
- realizzazione di adeguate infrastrutture di servizio ai passeggeri
- istituzione di un servizio navetta dal centro intermodale di P.zza Matteotti e porto canale e vv. per i passeggeri senza auto a seguito

Porto Torres: Porto civico

Funzione: pax con auto a seguito e mezzi commerciali – crociere

- realizzazione antemurale ponente e resecazione parziale banchina alti fondali (37 Meuro)
- dragaggio Porto commerciale (7 Meuro)
- riqualificazione accosti banchine di ponente
- accosto e servizi dedicati alle crociere nella banchina Alti fondali
- realizzazione banchinamento esterno darsena pescherecci (5,5 Meuro)
- acquisizione terminal passeggeri e suo collegamento con area sterile
- spostamento di tutto il traffico pax dal porto industriale
- riqualificazione ex-mercato ittico per uffici Adsp, pesca e cluster portuale (3 Meuro)
- implementazione servizi security
- automazione vigilanza e accessi

Olbia: Isola Bianca

Funzione: pax con auto a seguito e mezzi commerciali – crociere

- dragaggio e riqualificazione fondali e scasse accosti

- razionalizzazione aree imbarco/sbarco e sosta passeggeri nella stazione marittima
- razionalizzazione aree incolonnamento/imbarco/sbarco e sosta auto
- riqualificazione viabilità di accesso e deflusso traffico pax con auto al riqualificazione servizi e offerta commerciale stazione marittima seguito
- apertura stazione marittima e sue attività commerciali alla libera fruizione da parte del territorio
- riqualificazione servizi ai crocieristi e loro integrazione con servizi stazione marittima
- implementazione servizi security
- automazione vigilanza e accessi

2- **MERCI RO/RO, ALLA RINFUSA E CONTAINER**

Santa Teresa di Gallura (banchina commerciale)

Funzione: solo mezzi commerciali su RO/PAX

- automazione vigilanza e accessi mezzi commerciali (PCS)

Portovesme

Funzione: solo rinfuse

- separazione traffico rinfuse e traffico pax traghetti Carloforte
- automazione vigilanza e accessi mezzi commerciali (PCS)
- ampliamento dragaggio a -11,5 (in carico ad AdSP) specchio antistante banchina acidotto
- completamento dragaggio (in carico a Consorzio Industriale) a - 11,5 specchio antistante Banchina Est

Oristano

Funzione: solo rinfuse

- completamento banchinamento nord e manutenzione fondali antistanti Banchina Nord

- studio fattibilità e progettazione completamento banchinamenti Bacino Sud
- nuova pianificazione con rivisitazione indici edificabilità industriale nelle aree retrobanchinali
- ripristino banchina RO/RO con raccordo alla infrastruttura ferroviaria già presente in banchina e connessa alla dorsale ferroviaria sarda per esigenze di interconnessione strategica RFI-Trenitalia
- assentimento di concessioni terminalistiche ex art. 18 legge n. 84/1994
- rideterminazione delle aree sterili e doganali
- definizioni di aree portuali pre-sterili ad accesso controllato da destinare a concessioni per deposito/movimentazione merci
- automazione vigilanza e accessi mezzi commerciali (PCS)
- parcheggio mezzi e attrezzature portuali

Golfo Aranci

Funzione: solo merci ro/ro

- automazione vigilanza e accessi mezzi commerciali da traffico ro-pax (PCS)
- in prospettiva non interessato da questa tipologia di traffico per vocazione prevalentemente turistica fortemente rivendicata dal territorio

Cagliari: Porto storico

Funzione: merci ro/ro periodo transitorio 2021-2024

- gestione del periodo transitorio (2021-2024) in vista del trasferimento di tutto il traffico Ro-Ro e RO/Pax nell'avamposto ovest del Porto Canale con adeguamento degli strumenti pianificatori
- recinzioni, illuminazione, videosorveglianza e servizi all'autotrasporto
- affidamento servizio parcheggio e custodia semirimorchi, carichi unitizzati gommati e auto in polizza per quadriennio 2021/2024
- automazione vigilanza e accessi mezzi commerciali (PCS)

Cagliari: Porto canale

Funzione: merci ro/ro, alla rinfusa e container

- trasferimento di tutto il traffico Ro-Ro e Ro/Pax e auto in polizza nell'avamposto ovest del Porto Canale – progettazione definitiva rivisitata – affidamento mediante appalto integrato progettazione esecutiva e lavori – durata prevista realizzazione opere 30 mesi – importo 98 milioni con totale copertura finanziaria nel bilancio dell'ente - realizzazione di viabilità, parcheggi, aree sosta e deposito per semirimorchi, auto in polizza e carichi unitizzati gommati
- infrastrutturazione aree G1W-G2W retrobanchinali banchina rinfuse - affidato mediante appalto integrato progettazione esecutiva e lavori – durata lavori 13 mesi - importo 13 milioni con totale copertura finanziaria nel bilancio dell'Ente
- prolungamento banchinamento rinfuse e allargamento canaletta - importo stimato dell'intervento 105 milioni – ottenuti 580 mila euro di cofinanziamento per progettazione preliminare
- rimessione in pristino piazzali e banchine da parte di concessionario uscente – nuovo affidamento in concessione del terminal contenitori – completamento 315 metri banchinamento Nord-Est
- automazione vigilanza e accessi mezzi commerciali (PCS)

Cagliari: Sarroch/Porto Foxi

Funzione: rinfuse liquide

- realizzazione nuova darsena servizi tecnico nautici ed enti di Stato

Porto Torres: Porto industriale

Funzione: merci ro/ro e alla rinfusa

- molo e banchina ASI dedicati al traffico merci sia ro/ro che rinfuse con conferma attività terminalistiche ex art. 18 legge n. 84/1994
- eliminazione interferenze e commistioni con spostamento di tutto il traffico pax al porto civico una volta realizzati dragaggi e riqualificazione accosti
- automazione vigilanza e accessi mezzi commerciali (PCS)

Olbia: Isola Bianca

Funzione: solo merci ro/ro

- dragaggio e riqualificazione fondali e scasse accosti

- razionalizzazione aree imbarco sbarco e sosta semirimorchi e auto in polizza riqualificazione viabilità di accesso e deflusso traffico pesante
- recinzioni, illuminazione, videosorveglianza e servizi all'autotrasporto
- automazione vigilanza e accessi mezzi commerciali (PCS)

Olbia: Porto Cocciani

Funzione: merci ro/ro e rinfuse

- progettazione banchinamento Cocciani nord e relativo dragaggio fondali
- pavimentazione aree retrobanchinali Cocciani Nord
- automazione vigilanza e accessi mezzi commerciali (PCS)

3- **ENERGIA E GREEN PORTS**

Santa Teresa di Gallura (banchina commerciale)

Funzione: tutte

- efficientamento energetico e potenziale elettrificazione (cfr. DEASP)
- impiantistica a basso consumo
- incentivazione mezzi portuali elettrici

Portovesme

Funzione: tutte

- efficientamento energetico e potenziale elettrificazione (cfr. DEASP)
- banchina est dedicata al GNL secondo le indicazioni governative
- proposto come punto di ingresso di cavo sottomarino di impianto eolico off-shore
- impiantistica a basso consumo
- incentivazione mezzi portuali elettrici

Oristano

Funzione: tutte

- efficientamento energetico e potenziale elettrificazione (cfr. DEASP)
- autoproduzione di energia nella colmata nord-ovest di oltre 56 ettari

- scalo fortemente interessato da iniziative di trasporto, approvvigionamento e distribuzione GNL
- impiantistica a basso consumo
- incentivazione mezzi portuali elettrici

Golfo Aranci

Funzione: tutte

- efficientamento energetico e potenziale elettrificazione (cfr. DEASP)
- impiantistica a basso consumo
- incentivazione mezzi portuali elettrici

Cagliari: Porto storico

Funzione: tutte

- efficientamento energetico e potenziale elettrificazione (cfr. DEASP)
- impiantistica a basso consumo
- incentivazione mezzi portuali elettrici
- servizio di bunkeraggio di low sulphur fuels mediante bettoline sia in rada che in porto (attivato)
- assentimento in concessione dei depositi di carburante Pol/Nato e del connesso oleodotto sulla diga di levante del Porto Storico (siglato protocollo di intesa con Difesa Servizi spa)
- particolare sensibilità alla sostenibilità ambientale in ragione della forte interazione porto-città
- passeggiata ciclopedonale su Siccu
- parco padiglione Nervi con banchina dedicata per approdo/ricarica di natanti elettrici
- parco Quarta regia

Cagliari: Porto canale

Funzione: tutte

- efficientamento energetico e potenziale elettrificazione (cfr. DEASP)
- impiantistica a basso consumo
- incentivazione mezzi portuali elettrici

- parco Sant’Eufisio e opere di mitigazione sugli avamposti di Ponente e di Levante

Porto Torres: Porto civico

Funzione: tutte

- efficientamento energetico e potenziale elettrificazione (cfr. DEASP)
- manutenzione straordinaria impianto di illuminazione (1,7 Meuro)
- particolare sensibilità alla sostenibilità ambientale in ragione della forte interazione porto-città
- impiantistica a basso consumo
- incentivazione mezzi portuali elettrici

Porto Torres: Porto industriale

Funzione: tutte

- efficientamento energetico e potenziale elettrificazione (cfr. DEASP)
- impiantistica a basso consumo
- incentivazione mezzi portuali elettrici

Olbia: Isola Bianca

Funzione: tutte

- efficientamento energetico e potenziale elettrificazione (cfr. DEASP)
- particolare sensibilità alla sostenibilità ambientale in ragione della forte interazione porto-città
- impiantistica a basso consumo
- incentivazione mezzi portuali elettrici

Olbia: Porto Cocciani

Funzione: tutte

- efficientamento energetico e potenziale elettrificazione (cfr. DEASP)
- impiantistica a basso consumo
- incentivazione mezzi portuali elettrici

4- NAUTICA E CANTIERISTICA DA DIPORTO

Santa Teresa di Gallura (banchina commerciale)

Funzione: scalo non interessato da tale tipologia di attività

Portovesme

Funzione: al momento scalo non interessato da tale tipologia di attività

- rappresentate manifestazioni di interesse da parte di privati per lo sviluppo di attività cantieristiche e di rimessaggio, per le quali allo stato non risultano disponibili banchine e specchi acquei compatibili con la vocazione industriale dello scalo.
Disponibilità di AdSP a valutarne la fattibilità

Oristano

Funzione: al momento scalo non interessato da tale tipologia di attività

- rappresentate manifestazioni di interesse non dettagliate da parte di privati per lo sviluppo di attività cantieristiche, di rimessaggio e di base nautica sulla banchina Sud Ovest.
Disponibilità di AdSP a valutarne la fattibilità

Golfo Aranci

Funzione: al momento marginalmente interessato da tale tipologia di attività nelle aree di propria competenza

- riqualificazione aree cantieristica e base nautica nelle aree di propria competenza
- rappresentato dal Comune di Golfo Aranci interesse strategico per lo sviluppo di attività cantieristiche, di rimessaggio e di base nautica su ulteriori aree da identificare
Disponibilità di AdSP a valutare le progettualità adeguando gli strumenti programmatori

Cagliari: Porto storico e Su Siccu

Funzione: area destinata prevalentemente alla nautica da diporto

- presentato un progetto di finanza per circa 36 milioni di investimento di privati per la riqualificazione della vecchia stazione marittima come struttura di servizio al turismo nautico e di una nuova marina per super, mega e giga yachts - pubblicazione della gara per l'assegnazione della concessione prevista nella prima metà del 2021
- a seguito del trasferimento del traffico ro/ro e ro/pax al porto canale, ipotizzata una ricollocazione dei mezzi della Marina militare e contestuale liberazione degli spazi attualmente occupati sul molo Ichnusa da destinare alla nautica sportiva e da diporto (protocollo di intesa in corso di approvazione)
- riqualificazione del pennello Bonaria e del bacino connesso con la posa di moduli galleggianti di protezione frangi onda
- nuovo distributore di carburante sul pennello Sant'Elmo
- trasferimento di tutte le attività di cantieristica e rimessaggio attualmente dislocate nell'intero bacino del porto storico nel realizzando compendio dedicato sull'avamposto est del porto canale
- assentimento in concessione dell'approdo turistico situato sulla sponda est del canale di San Bartolomeo
- riqualificazione di tutte le aree a terra in zona Su Siccu con finalità turistico-ricreative-recettive in armonia con il piano attuativo in corso di redazione con procedimento co-pianificatorio con il Comune di Cagliari
- recupero mediante riconsegna delle aree attualmente in consegna a Guardia di Finanza e Marina Militare

Cagliari: Porto canale

Funzione: cantieristica

- realizzazione del nuovo distretto della cantieristica nell'avamposto di levante – progettazione esecutiva e lavori appaltati per ammontare complessivo di 20 milioni – tempi di realizzazione 390 giorni da accantieramento
- prevista infrastrutturazione di oltre 22 ettari con 15 lotti di varie dimensioni (da 5 a 0,3 ettari) per cantieristica di qualità destinata a unità di tutte le dimensioni

Porto Torres: Porto civico

Funzione: nautica e cantieristica

- riqualificazione banchina turistica concessa a privati
- spostamento delle attività cantieristiche insistenti nel Porto civico

Porto Torres: Porto industriale

Funzione: nautica e prevalentemente cantieristica

- travel lift e bacino travel lift (3 Meuro)
- area cantieristica dedicata dove insediare tutti le attività cantieristiche e di rimessaggio attualmente collocate nel Porto civico
- progetto di riqualificazione presentato da privati per l'area radice diga foranea di ponente (ex Marina Fiumesanto)

Olbia

Funzione: nautica e cantieristica

- riqualificazione cantieri e basi nautiche lungo il viale Isola Bianca
- razionalizzazione concessioni per nautica da diporto radici nord e sud Isola bianca
- ATF molo Brin per attività di nautica da diporto
- razionalizzazione concessioni per nautica da diporto e manutenzione fondali nelle anse interne nord e sud del golfo
- Progetto di distretto cantieristico nell'area ex Palmera – BSHIVER – SNO
- razionalizzazione concessioni e attività cantieristiche zona cala Saccaia
- progettazione di canaletta di servizio dedicata per ingresso/uscita traffico diportistico

5- COMPARTO PESCHERECCIO

Santa Teresa di Gallura (banchina commerciale)

Funzione: scalo non interessato da tale tipologia di attività

Portovesme

Funzione: scalo non interessato da tale tipologia di attività

Oristano

Funzione: scalo modestamente interessato da tale tipologia di attività

- individuazione di aree dedicate per attracco e attività industriali del comparto (es. CPA)
Disponibilità di AdSP a valutare eventuali ulteriori proposte del comparto.

Golfo Aranci

Funzione: peschereccia

- interventi di riqualificazione infrastrutturale e implementazione porticciolo peschereccio

Cagliari: Porto storico

Funzione: peschereccia

- implementazione dei servizi nella darsena Sant'Efisio dedicata

Porto Torres: Porto civico

Funzione: peschereccia

- completamento darsena pescherecci 2° lotto (dedicata e trasferimento delle unità del comparto) (3,5 Meuro)
- completamento fabbricato mercato ittico con insediamento al piano terra delle attività del comparto

Olbia

Funzione: scalo non interessato da attività strutturata di pesca

→ disponibilità di AdSP a valutare eventuali proposte del comparto

5.3.3 LA ZONA ECONOMICA SPECIALE (ZES) DELLA SARDEGNA

La proposta di istituzione di una Zona Economica Speciale in Sardegna, a partire dal 2018, presenta degli elementi di differenziazione entro l'ampio panorama delle ZES esistenti, ivi comprese quelle di recente approvazione in Italia (Campania e Calabria e Puglia).

La ZES della Sardegna, infatti, è concepita come una rete portuale distribuita sul complessivo perimetro costiero, la quale trova motivazione nel carattere di insularità e nelle ridotte dimensioni della demografia d'impresa e del tessuto produttivo e insediativo regionale.

La proposta di una ZES configurata "a rete" in ambito costiero, è stata sviluppata nel Piano strategico (curato dall'Autorità di sistema portuale Mare di Sardegna e dalla Regione Autonoma della Sardegna) è legata inoltre a una terza singolarità: l'esistenza di una rete parallela, in via di attivazione, di **zone franche doganali intercluse**, previste dalla norma nazionale (D.Lgs. 75/1998, art. 1). Tale rete di zone franche, che in parte è già stata zonizzata, ricomprende i porti di Cagliari, Olbia, Oristano, Porto Torres, Portovesme, Arbatax, a cui potranno aggiungersi "altri porti e aree industriali a essi funzionalmente collegate o collegabili". Attualmente i due porti che hanno avuto il DPCM attuativo sono Cagliari e Portoscuso-Portovesme, pur tra tante difficoltà.

Pur nella sua peculiarità, la proposta di ZES della Sardegna è stata peraltro concepita conformemente alle disposizioni normative nazionali, secondo cui una ZES è "costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, collegata alla rete transeuropea dei trasporti TEN-T" (DL 91/2017, art. 4, comma 2). Il Regolamento sulla istituzione delle ZES precisa che "Tali aree, tenuto conto anche del volume complessivo di merci in transito, sono anche i porti che non presentano le caratteristiche di cui all'articolo 1, lettera c), purché essi presentino una rilevanza strategica per le attività di specializzazione territoriale che si intende rafforzare e dimostrino un nesso economico funzionale con l'Area portuale. Il nesso economico funzionale tra aree non territorialmente adiacenti sussiste qualora vi sia la presenza, o il potenziale sviluppo, di attività economico-produttive, indicate nel Piano di sviluppo strategico, o di adeguate infrastrutture di collegamento tra le aree interessate" (DPCM 12/2018, art. 3).

Obiettivo primario, previsto nel Piano strategico, è stato quello di configurare la ZES della Sardegna quale componente essenziale di un nuovo sistema territoriale di convenienze, produttive e commerciali, che

attraverso le ulteriori zone franche ricomprenderà una parte più specificamente orientata alle esportazioni, e che dovrà essere in grado di spingere la portualità isolana verso una articolazione logistica ancora più specializzata territorialmente per tipologie di merci e di trasporto rispetto al passato.

Entro tale visione strategica l'intera Sardegna diviene pertanto un porto o sistema portuale, e l'intero territorio regionale, incluse le aree più interne, diviene il riferimento produttivo da connettere alla portualità attraverso semplificazioni, agevolazioni e servizi. Si tratta di un orizzonte strategico reso possibile anche dalla riforma delle Autorità portuali, che vede le nuove AdSP quali nodi di una rete logistica capaci di integrare trasporto marittimo, terrestre e aereo in continuità con i Corridoi TEN-T che collegano l'Italia all'Europa e al resto del mondo, dalle reti del Mediterraneo a quelle del Baltico e dell'Atlantico.

Con tali finalità ci si trova attualmente impegnati ad integrare gli obiettivi previsti dal Piano strategico, che in fase di attuazione passerà alle competenze e responsabilità degli organismi previsti dalla legge (in particolare il Comitato di indirizzo di cui all'art. 8 del DPCM 12/2018), nella più ampia programmazione regionale dell'Autorità di sistema portuale che vede le ZES come uno snodo strategico per lo sviluppo dei traffici commerciali intra ed extra UE.

Tuttavia, non si può non rimarcare il fatto che da oltre due anni, dopo un intenso lavoro della Regione Autonoma, dell'Autorità di sistema portuale, dei Consorzi Industriali provinciali, a seguito anche di riunioni convocate in ogni sede istituzionale (Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero per il Mezzogiorno), all'avvenuta perimetrazione della ZES Sardegna non ha avuto seguito il DPCM istitutivo.

Ad oggi, in base alla perimetrazione regionale, la superficie totale della ZES Sarda è pari a 2.696,58 ettari a rete disponibile, così suddivisa:

- 1.628,41 ettari per l'area di Cagliari
- 180,11 ettari per l'area di Olbia
- 219,68 per l'area di Oristano
- 500,98 per l'area di Porto Torres-Sassari-Alghero
- 110,67 per l'area di Carbonia-Iglesias
- 56,73 per l'Ogliastra

5.3.4 I PORTI FACTORY

I porti del "Sistema Sardegna" non saranno inquadrati solo ed esclusivamente come terminali o punti di transito dei traffici marittimi, ma anche quale sede produttiva privilegiata dell'economia manifatturiera ed industriale allargata.

Il distretto industriale dovrà essere, perciò, concepito come un network logistico di imprese specializzate in particolari attività. Tale specializzazione è il risultato della divisione del lavoro tra più imprese basato sulla conoscenza e trasmissione delle informazioni. Difatti, il legame che si crea tra le imprese, si fonda

sulle economie di rete ovvero sull'impiego di minori costi derivati dallo svolgimento in comune di diverse attività rispetto ai costi necessari a svolgerle separatamente.

L'hinterland portuale potrà cosicché essere sviluppato in chiave produttiva, compatibilmente agli strumenti di programmazione vigenti, mediante l'attivazione della ZES e lo sfruttamento delle zone franche. Va evidenziato, al riguardo, che l'iter di individuazione delle aree la zona franca doganale di Cagliari è stato rallentato a causa di problematiche giuridico-amministrative, mentre è di recente istituzione la zona franca presso lo scalo di Portovesme.

L'opportunità delle ZES e delle zone franche, unita alla presenza di porti strutturati all'interno di aree industriali, che presentano sia zone portuali, che industriali disponibili suggerisce la necessità di sviluppare un progetto omogeneo che riguardi le aree portuali di Cagliari (Porto Canale), Olbia (Porto Cocciani), Porto Torres (Porto Industriale), Oristano, Portovesme, financo Arbatax laddove dovesse concludersi favorevolmente il percorso di inserimento nella circoscrizione dell'Autorità. La strategia programmatoria prevista per le ZES e zone franche dovrà riguardare l'integrazione con il mondo logistico e manifatturiero mediante la creazione di un circoscritto e completo sistema industriale. Anche su tale versante, che peraltro rappresenta la naturale evoluzione di quanto descritto nel paragrafo precedente, non si potrà prescindere dalla ricerca di un pieno accordo operativo e gestionale con i Consorzi industriali.

5.3.5 LA MADRE DI TUTTE LE BATTAGLIE: IL RILANCIO DEL TRAFFICO CONTENITORI NEL PORTO CANALE DI CAGLIARI

A conclusione dell'analitica ricognizione degli obiettivi e delle connesse azioni del prossimo triennio, si ritiene necessario ribadire con forza quanto accennato nelle premesse, ovvero che "la sfida del rilancio nell'attività terminalistica nel compendio del porto canale di Cagliari deve essere eletta come la priorità più urgente e rilevante del prossimo triennio".

Il rilancio del traffico contenitori è quindi la "madre di tutte le battaglie" del nostro programma operativo 2021-2023

Una battaglia che stiamo combattendo e continueremo ostinatamente a combattere perché questo settore è stato in grado nel recente passato di regalarci grandi soddisfazioni, con numeri importanti che avevano collocato il terminal contenitori di Cagliari nel gotha degli scali italiani dedicati a questo tipo di traffico.

Ma anche perché siamo convinti che, assistito da alcune necessarie condizioni competitive, il terminal contenitori di Cagliari sia in grado di proporsi efficacemente e imporsi con successo sul mercato.

Come è noto, in questo momento non si è ancora conclusa la procedura di sollecitazione di mercato (che ha impegnato l'intero 2020) volta ad individuare un concessionario terminalista, procedura sulla quale abbiamo investito molte risorse ed energie, non certamente aiutati da una contingenza globale tanto difficile, quanto inattesa.

Nell'augurarci che il processo possa definirsi con successo, insistiamo nella mai interrotta attività di scouting, grazie anche al prezioso supporto assicuratosi dall' ICE e intendiamo comunque proseguire nel percorso finalizzato a garantire al compendio le migliori condizioni di competitività.

A tal proposito, risolte con successo le annose questioni connesse all'autorizzazione paesaggistica grazie ad una corale mobilitazione di tutte le istituzioni ed in via di conclusione (entro gennaio 2021) gli interventi di rimessione "in pristino stato" dell'infrastruttura (banchine e piazzali) da parte del concessionario uscente, rimangono comunque aperte alcune questioni, sulle quali è opportuno e necessario replicare quella sollecitazione corale sopracitata.

Ci riferiamo alla non più rinviabile istituzione delle ZES, al completamento delle infrastrutture necessarie per l'operatività del primo lotto di 6 ettari di Zona Franca Doganale Interclusa (già perimetrato dal CACIP) ed alla individuazione di misure di sostegno all'investimento, sulla falsariga del contratto di localizzazione a suo tempo previsto e mai utilizzato dal precedente terminalista.

Ma soprattutto riteniamo necessaria una forte mobilitazione collettiva per garantire la salvaguardia del nostro asset più rilevante: la professionalità dei lavoratori del comparto terminalistico dei contenitori, ampiamente affermata e riconosciuta sul mercato internazionale.

A tal fine l'Autorità si farà parte diligente nella stimolazione e nel sostegno delle necessarie iniziative legislative che dovranno essere adottate per consentire l'istituzione di una dedicata Agenzia del lavoro terminalistico contenitori nel porto di Cagliari.

Tale strumento consentirebbe infatti la salvaguardia temporanea per un triennio di minimi livelli retributivi e contributivi degli ex lavoratori del comparto, ma soprattutto sarebbe in grado di garantire un bacino di offerta lavorativa professionale, formata e aggiornata, in grado di intervenire nei processi industriali terminalistici ed esserne gradualmente assorbita stabilmente.

Queste sono le "armi" necessarie per combattere la difficile battaglia, che siamo confidenti potrà essere vinta, non senza le "munizioni" del convinto supporto di tutte le istituzioni politiche e sociali a livello locale e nazionale.

5.4 LA PORTA AD EST – IL PORTO DI ARBATAX

Che la mappa dei porti della Rete TEN-T della Sardegna sia da rivedere, per includere alcuni porti e valutare la permanenza di altri, che hanno una grande importanza e livello locale, ma non europeo, è del tutto evidente. Non può passare inosservato che il porto di Arbatax:

- è l'unico porto della Sardegna centro orientale in attività per quasi tutto l'anno sia sul settore passeggeri che merci;
- è un porto individuato "franco" dal d.lgs. n. 75/1998;
- è inserito nel confinamento regionale delle ZES;
- è un porto collegato, sebbene non in continuità, con due linee della Tirrenia a Genova e Civitavecchia, passando altri porti dell'Autorità come Cagliari ed Olbia;
- è una struttura dotata di fondali da 12 metri e di banchine per 1.600 metri lineari (di cui 400 per navi ro - ro) che dispone di un molo industriale ad alta resistenza per il varo dei manufatti (fino a 32 mila tonnellate) già usato dall'Intermare Sarda, ora Intermare Fabrication Yard.



È del tutto evidente quindi, di fronte a questi dati, che il porto di Arbatax rappresenta per il sistema portuale Sardo una risorsa molto importante.

Sicuramente la revisione delle "mappe" delle reti TEN-T sarà lunga e faticosa, ma questa importante attività non impedisce che lo scalo marittimo ogliastrino, come il Porto di Oristano o di Santa Teresa, possa essere inserito nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Mare di Sardegna, qualora la Regione Sardegna ritenga utile e possibile tale passaggio di competenze.

A tal proposito l'art. 6, comma 2-bis, della legge n. 84/1994 prevede: «Con regolamento, da adottare, su



proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, possono essere apportate, su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, modifiche all'allegato A alla presente legge, al fine di consentire:

a. *l'inserimento di un porto di rilevanza economica regionale o di un porto di rilevanza economica nazionale la cui gestione è stata trasferita alla regione all'interno del sistema dell'AdSP territorialmente competente.»*

Tale Regolamento, nella forma del decreto del Presidente della Repubblica, risulta ancora in fase di completamento dei previsti passaggi ministeriali, dopo la necessaria proposta avanzata dal Presidente della Regione autonoma della Sardegna. In ogni caso l'Autorità ha fornito e fornirà ogni utile collaborazione nel processo di perfezionamento del provvedimento *de quo*.



**Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna**

Gennaio 2021

Coordinamento redazionale a cura di:
Alessandro Franchi
Roberto Bertuccelli
Marco Mezzano