

DISPOSITIVO

**DELIBERA DEL COMITATO DI GESTIONE N. 3**

adottata nella seduta del 14 febbraio 2018

**Punto all'ordine del giorno: Piano Operativo Triennale 2018-2020.**

***Presenti al momento della votazione***

ENTE	RAPPRESENTANTE	PRESENTE	ASSENTE
Presidente AdSP del Mare di Sardegna	Prof. Avv. Massimo Deiana	X	
Rappresentante dell'Autorità Marittima	C.V. (CP) Giuseppe Minotauro		X
Componente designato dalla Regione Autonoma della Sardegna	Prof. Ing. Italo Meloni	X	
Componente designato dalla Città Metropolitana di Cagliari	Prof. Massimiliano Piras	X	
Componente designato dal Comune di Olbia	Dott. Settimo Nizzi	X	

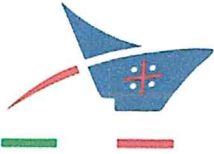
*Ai sensi dell'articolo 11, comma 3 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 come modificata dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, assistono alla riunione, per il Collegio dei Revisori: la Dott.ssa Natalia Manca, il Dott. Domenico Romanò e il Dott. Carlo Sedda;*

**IL COMITATO DI GESTIONE**

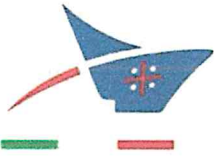
**VISTA** la legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante disposizioni per il riordino della legislazione in materia portuale, come modificata dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169;

**VISTO** in particolare, l'articolo 9 della richiamata legge n. 84/1994, novellato dal menzionato decreto legislativo n. 169/2016, che indica la composizione, le funzioni e i compiti del Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna;

**VISTO** il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 17 luglio 2017, n. 369 con il quale è stato nominato il Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna;



- VISTA** il decreto del Presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna n. 93 del 15 novembre 2017 di costituzione del Comitato di gestione dell’Autorità medesima;
- VISTO** il Regolamento delle riunioni del Comitato di gestione, approvato con delibera del Comitato stesso n. 1 del 17 novembre 2017;
- VISTO** l’articolo 8, comma 3, lett. c) della legge n. 84/1994 e ss.mm.ii., che prevede che Il Presidente sottoponga al Comitato di gestione, per l’approvazione, il piano operativo triennale;
- VISTO** l’articolo 9, comma 5, lett. b) della menzionata legge n. 84/1994 in base al quale il Comitato di gestione approva, entro novanta giorni dal suo insediamento, su proposta del Presidente, il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche;
- VISTO** il decreto del Presidente dell’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna n. 125 del 14 dicembre 2017 a mezzo del quale è stato costituito l’Organismo di partenariato della risorsa mare dell’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, insediatosi in data 21.12.2017;
- CONSIDERATO** che, ai sensi del 3° comma, lett. b) dell’articolo 11-*bis* della legge n. 84/1994, quale introdotto dall’articolo 14 del menzionato decreto legislativo n. 169/2016, l’Organismo di cui sopra ha funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente, nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale, in particolare in ordine all’adozione del piano operativo triennale;
- PRESO ATTO** che il documento relativo al Piano in questione relativo al triennio 2018-2020 è stato illustrato, in data 14.02.2018, ai componenti dell’Organismo in parola, al fine di condividerne le linee di indirizzo ed acquisire eventuali osservazioni;
- PRESO ATTO** altresì che il Piano operativo triennale 2018-2020 è stato esaminato dall’Organismo di partenariato della risorsa mare nella seduta del 14.02.2018, il quale ha espresso il proprio *consensus*, come da documento di sintesi della seduta stessa;
- PRESO ATTO** dell’esito della discussione e della votazione odierne in merito all’argomento;
- ACCERTATA** la presenza del numero legale;



**VERIFICATA** la presenza del numero legale in sede di votazione;

**DELIBERA**

1) di approvare, all'unanimità dei presenti, ai sensi dell'articolo 9, comma 5, lett. b) della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii., il Piano operativo triennale 2018-2020 dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, che, allegato alla presente, ne diventa parte integrante e sostanziale;

2) di trasmettere il suddetto Piano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

3) di sottoporre il suddetto documento a revisione annuale, così come prescritto dal citato articolo 9, comma 5, lett. b) della legge n. 84/1994.

La presente delibera sarà pubblicata sul sito istituzionale dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, sezione Amministrazione Trasparente/Provvedimenti/Provvedimenti organi di indirizzo politico.

Il Segretario Generale f.f.  
*Dott. Giovanni Fabio Sechi*

Il Presidente  
*Prof. Massimo Deiana*



   
Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sardegna

# PIANO OPERATIVO TRIENNALE

## 2018-2020



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sardegna

---

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

A cura di Alessandro Franchi

con la collaborazione di:

Roberto Bertuccelli

Giovanna Porcu

Marco Pili

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



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sardegna

---

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



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sardegna



## SOMMARIO

<b>Introduzione</b> .....	1
Premessa .....	1
Nota metodologica .....	2
<b>1. Analisi dello scenario</b> .....	3
<b>1.1</b> Contesto economico e geopolitico globale.....	3
<b>1.2</b> Il panorama internazionale .....	4
<b>1.3</b> Il panorama dei porti sardi nel sistema di trasporto marittimo nazionale ed europeo....	10
<b>1.4</b> L’Economia sarda .....	12
<b>1.5</b> I dati dei porti del Sistema .....	14
<b>1.6</b> Il trasporto passeggeri .....	15
Cagliari .....	15
Olbia .....	15
Golfo Aranci.....	15
Porto Torres.....	15
Portovesme .....	16
Santa Teresa Gallura.....	16
<b>1.7</b> Il trasporto Merci .....	16
Cagliari .....	16
Olbia .....	16
Porto Torres.....	16
Golfo Aranci.....	17
Oristano.....	17
Portovesme .....	17
Santa Teresa Gallura.....	17
<b>1.8</b> Il mercato crocieristico.....	18
<b>1.9</b> Le strategie nazionali .....	20
<b>2. L’hardware di sistema</b> .....	23
<b>2.1</b> Le infrastrutture portuali nei porti di competenza .....	23
<b>2.1.1</b> Cagliari .....	23
Il porto vecchio .....	23
1. Bacino di levante .....	23
2. Porto interno .....	24
3. Bacino di ponente .....	25
Il porto canale .....	26
<b>2.1.2</b> Olbia.....	27
1. Pontile Isola Bianca .....	27
2. Porto Interno.....	28
3. Porto Cocciani .....	29
<b>2.1.3</b> Golfo Aranci .....	30



2.1.4	Porto Torres .....	30
1.	Il porto civico.....	31
2.	Il porto industriale.....	31
2.1.5	Oristano .....	32
2.1.6	Santa Teresa di Gallura .....	34
2.1.7	<b>Portovesme</b> .....	34
2.2	Le opere portuali.....	36
2.2.1	Grandi opere.....	36
2.2.2	Lavori .....	43
2.2.3	Manutenzioni .....	77
2.2.4	I piani regolatori portuali.....	80
3.	<b>Il software di sistema</b> .....	88
3.1	La <i>Governance</i> organizzativa.....	88
3.2	La <i>Governance</i> degli Asset .....	89
3.2.1	Demanio marittimo, uso dei piazzali e delle banchine, accosti .....	89
3.2.2	Salvaguardia ambientale .....	91
3.2.3	Trasparenza e semplificazione dell'attività amministrativa.....	92
3.2.4	Revisione degli spazi in consegna ex art. 34 codice navigazione .....	93
3.2.5	Cagliari – Emanazione di norme transitorie per consentire l'amministrazione del demanio nelle more dell'attuazione del Piano Regolatore Portuale.....	94
3.2.6	La <i>governance</i> dei fattori produttivi .....	95
3.2.7	Il capitale umano .....	99
3.3	I servizi di interesse generale.....	100
3.3.1	I diritti di porto: corrispettivi per lo svolgimento dei servizi di interesse generale.....	106
3.4	La sicurezza .....	110
3.4.1	La <i>Safety</i> .....	110
3.4.2	La <i>Security</i> .....	112
3.5	Le politiche di <i>marketing</i> e le attività promozionali .....	115
3.5.1	Partecipazioni ad associazioni .....	116
3.5.2	Partecipazione a fiere ed eventi .....	116
3.5.3	Rapporto città – porto .....	117
3.5.4	Predisposizione di nuovo materiale promozionale .....	117
3.6	La comunicazione istituzionale .....	117
3.7	I servizi per l'utenza (Lo Sportello unico amministrativo) .....	119
3.8	Information & Communication Technology.....	120
4.	<b>Le risorse di sistema</b> .....	122
4.1	Proventi ed interventi .....	122
4.1.1	La pianificazione finanziaria .....	122
4.1.2	Fundraising .....	123
1.	Le strategie di livello internazionale e nazionale rilevanti per L'adsp.....	125
2.	Gli accordi a livello dei porti dell'area di cooperazione Interreg IT-FR Marittimo e del Lazio per cogliere le opportunità della continuità territoriale e rendere eleggibili le partecipazioni ai bandi C.E.F. delle TEN-T.....	128





3.	Azioni e programmi per il reperimento delle risorse e finanza innovativa a supporto dell'attuazione dei Piani regolatori di sistema portuale .....	129
4.2	La partecipazione ai progetti comunitari .....	130
4.3	Le reti TEN-T e le autostrade del mare .....	133
4.4	Il porto sostenibile ed intelligente di nuova generazione.....	136
4.4.1	Gli <i>Smart Ports</i> .....	136
4.4.2	I <i>Green Ports</i> .....	137
4.4.3	Il Sistema informativo portuale (PCS).....	138
4.4.4	Il Piano Energetico Ambientale .....	141
5.	<b>La <i>vision</i> del piano</b> .....	143
5.1	Le azioni prioritarie .....	143
5.1.1	Un nuovo modello organizzativo .....	143
5.1.2	L'armonizzazione delle procedure, dei processi e dei procedimenti.....	143
5.1.3	La valorizzazione del patrimonio .....	145
5.1.4	Il rilancio dei traffici .....	146
5.1.5	La zona economica speciale (ZES) .....	147
5.1.6	I porti <i>factory</i> .....	149
5.2	Gli Interventi infrastrutturali strategici .....	149
5.2.1	Cagliari .....	149
5.2.2	Olbia.....	166
5.2.3	Porto Torres .....	168
5.2.4	Golfo Aranci .....	169
5.2.5	Oristano .....	171
5.2.6	Portovesme.....	171
5.2.7	Santa Teresa Gallura .....	171
5.3	La porta ad Est – Il Porto di Arbatax.....	172



## INTRODUZIONE

### PREMESSA

La riforma introdotta dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recentemente modificato dal decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana – Serie generale n. 33 del 09.02.2018), ha profondamente ridisegnato il sistema portuale nazionale. La Sardegna, in questo nuovo disegno, ha acquisito una nuova e specifica peculiarità, unica a livello nazionale data l'ampiezza del suo *network* di porti, corrispondente ai più importanti scali della Regione. Se poi, come è evidente, la Regione è un'isola da e per la quale merci e persone viaggiano prevalentemente via mare, si comprende la particolarità della sfida che attende l'Ente.

È quindi compito precipuo di questo primo Piano operativo triennale dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna tracciare le sfide future, anche se è fortemente probabile che saranno i prossimi aggiornamenti di questo documento a disegnare più compiutamente gli ambiti futuri di azione. Infatti il processo di unificazione delle due preesistenti Autorità portuali non potrà essere immediato, così come richiederà un evidente percorso di adattamento la piena operatività dell'AdSP nei nuovi porti, recentemente assegnati.

Lo strumento di pianificazione che segue delinea dunque gli obiettivi iniziali, le iniziative di *start-up*, assegnando loro le relative priorità per rendere pienamente operativa la struttura gestionale dell'AdSP e, nel contempo, garantire la funzionalità delle strutture portuali di riferimento, realizzando i primi investimenti.

Lo sviluppo delle attività del Piano non sarà neutro rispetto al modello organizzativo ed alla dotazione organica che l'Ente saprà darsi nel futuro. È del tutto evidente che la sommatoria delle rispettive dotazioni organiche ereditate dalle due sopresse Autorità portuali di Cagliari e di Olbia e Golfo Aranci non appare sufficiente a garantire le attività ordinarie del nuovo Soggetto chiamato a gestire sette scali distribuiti sull'intera costa regionale. Di qui pertanto l'esigenza di procedere verso una riorganizzazione delle risorse umane e strumentali che possa dotare l'ente di una adeguata e struttura Segreteria tecnico-operativa.

In ogni caso, le linee direttrici che orienteranno le azioni dell'Autorità nel corso di questo primo triennio di implementazione del POT saranno improntate ai seguenti criteri:

1. uniformità;
2. complementarità;
3. competitività;

e sulla base di questi a loro volta declinate in specifici *target*.



## NOTA METODOLOGICA

L'elaborazione del presente Piano è stata concepita, nelle sue linee generali, associando 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 dunque 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'AdSP si contestualizza e le linee di indirizzo programmatiche del triennio.



## 1. ANALISI DELLO SCENARIO

### 1.1 CONTESTO ECONOMICO E GEOPOLITICO GLOBALE

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.

L'Italia rimane il quarto Paese esportatore nell'area Med su scala mondiale, dopo Cina, Germania e Stati Uniti (nonostante la competizione con importanti attori globali, intenzionati a rafforzare le loro posizioni, sia d'ostacolo a un incremento degli interscambi commerciali tra Italia e Paesi dell'area Med).

A livello europeo inoltre essa è seconda soltanto alla Germania nei valori di *import-export* con i paesi della sponda Sud del Mediterraneo. Di questi scambi commerciali, un valore pari al 65% avviene via mare. Diventa quindi evidente il ruolo svolto dai porti italiani nel campo dell'interscambio commerciale regionale e globale.

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.

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.

Snellimento delle pratiche doganali e 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.

Alla competizione tra sponda Nord e sponda Sud del Mediterraneo, si aggiunge la concorrenza dell'asse Est-Ovest. Infatti i porti spagnoli, primo tra tutti quello di Valencia, hanno investito molto nelle aree portuali e consolidato posizioni dominanti, per la movimentazione di container e operazioni di *transhipment*. Nel 2017 il porto di Valencia



ha movimentato un traffico annuale record di 67,5 milioni di tonnellate di merci, con un incremento del +4,6% rispetto al 2016 quando era stato stabilito il precedente record storico con 64,5 milioni di tonnellate. Nel settore dei container il traffico è salito alla quota record 55,5 milioni di tonnellate ed è stato totalizzato con una movimentazione di contenitori record pari a oltre 4,8 milioni di TEU, con aumenti rispettivamente del +4,1% e del +2,1% rispetto ai precedenti massimali ottenuti nel 2016. Le altre merci varie sono state pari a 8,5 milioni di tonnellate e anche questo è un nuovo picco massimo annuale per il porto spagnolo e rappresenta un rialzo del +5,3% sul precedente record segnato nel 2016. Più consistente, anche se non tale da raggiungere livelli di picco, è risultato l'incremento del traffico delle rinfuse, con i carichi liquidi che sono aumentati del +24,7% a 1,6 milioni di tonnellate e quelli solidi cresciuti del +15,4% a 1,6 milioni di tonnellate. La movimentazione di auto nuove di fabbrica è stata di 524mila veicoli (-10,1%).

## 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 3,8 miliardi di tonnellate nel 2016, con un lievissimo aumento rispetto al 2015. Secondo i dati ancora incompleti di Eurostat, l'attività portuale di trasporto merci dell'UE potrebbe segnare un ulteriore aumento nel 2017, anche se la leggera flessione dei volumi di traffico tra l'Asia ed il Mediterraneo nell'ultimo trimestre 2017, potrebbe ridimensionarne il valore.

Nonostante la leggera flessione dei traffici tra l'Asia e il Mediterraneo dell'ultimo trimestre dello scorso anno, il 2018 sarà estremamente positivo e di forte crescita per i traffici container sulle rotte Asia- Mediterraneo, come previsto da *Drewry*, l'accreditata società inglese di ricerca e consulenza nel settore dello *shipping*.

<sup>1</sup>  
La seguente tabella<sup>1</sup> mostra i primi 15 porti europei nel mercato dei container nel 2017 in base al movimento espresso in TEU. La tabella riporta il confronto con i dati riferito al 2016 e all'anno pre-crisi, il 2007. Lo scorso anno i primi 15 porti hanno registrato una crescita del 4,2%. Nel 2015 i primi 15 porti avevano invece registrato un lieve calo del traffico dell'1,6% rispetto al 2014. Nel 2016 la Top 15 registrava una crescita modesta del 2,1%. Nel 2017 crescita in doppia cifra per Barcellona, Genova, Le Havre, Rotterdam, Pireo e Sines, mentre i centri di trasbordo mediterraneo di Gioia Tauro e Algeciras, tra cui anche Cagliari, hanno registrato un forte calo dei volumi di container movimentati.

<sup>1</sup>  
Cfr. *PortEconomics The top 15 ports in Europe 2017*.



Secondo *PortEconomic* i porti di Sines, Pireo, Marxaxlokk e Valencia sono quelli che nel periodo 2007/2017 hanno avuto i tassi di crescita più alti. Si tratta in realtà di porti che hanno come principale attività il *transhipment*. Quando invece si tratta di porti con un forte orientamento *gateway / hinterland*, Genova, Rotterdam e Anversa sono quelli che hanno beneficiato di una maggiore crescita.

Questi dati, secondo elaborazioni di Confetra, evidenziano come le migliori *performance* si riferiscano a quei porti che, alla movimentazione in trasbordo, aggiungono una significativa percentuale di traffico *gate*, cioè di destinazione finale, con i container che sbarcano nello scalo *gate* per poi prendere la via (su gomma o ferro) della meta finale. L'esempio, in positivo, che viene spesso fatto è il porto di Valencia che ha chiuso i conti del 2017 segnando, quanto a container, una crescita del 2,1%, e del 58,8% nel periodo 2007-2017.

In tale contesto, un aspetto problematico, comunemente rilevato, risiede nella constatazione secondo cui il *transhipment* non risulta remunerativo in quanto richiede tariffe troppo basse per le possibilità dei porti italiani, esposti peraltro alla concorrenza di quelli nordafricani. E questo nonostante l'Italia abbia previsto *policy* di intervento nel settore, quali l'abbattimento delle tasse di ancoraggio per i porti di *transhipment*.

Diverso potrebbe il discorso se in questi scali si riuscisse a raggiungere un mix fra il poco remunerativo traffico di *transhipment* e il traffico *gate*. L'esempio di Valencia dimostra che questa doppia natura – avente caratteri compensativi tra le due tipologie – potrebbe consentire anche ai porti italiani *full-transhipment* di sostenere il confronto con i



competitor della sponda Sud del Mediterraneo. In sostanza, sempre secondo Confetra, sarebbe necessario favorire l'arrivo, nei porti di trasbordo nazionali, di un sempre maggior numero di container da lavorare *in loco*, magari anche con la creazione di ZES (zone economiche speciali).

Per avere un quadro complessivo e veritiero a livello dei porti europei ci si deve in ogni caso riferire ai dati 2014/2015, preso atto che alla data di redazione del presente documento (febbraio 2018) Eurostat non aveva ancora rilasciato le statistiche complete per il 2016.

Secondo quindi dette informazioni, i Paesi Bassi sono rimasti il più grande paese europeo di trasporto marittimo di merci nel 2015, mentre Rotterdam, Anversa, Amburgo, Amsterdam e Algeciras hanno mantenuto la loro posizione di cinque maggiori porti merci. Tra l'altro l'ubicazione dei più grandi porti UE per il trasporto merci si riflette nelle rispettive *trend* nazionali relativi al peso lordo delle merci movimentate nei porti marittimi per abitante.

Tra gli Stati membri dell'UE, il rapporto tra merci trasportate via mare *pro capite* variava da 35,1 tonnellate per abitante nei Paesi Bassi a 1,8 tonnellate per abitante in Polonia nel 2015. Tuttavia, la Norvegia, paese dell'EFTA, ha registrato il rapporto più alto tra i paesi che trasmettono dati marittimi a Eurostat, con 37,3 tonnellate di merci trasportate via mare trattate per abitante nel 2015.

Il numero di passeggeri che transitano attraverso i porti dell'UE è aumentato dello 0,6% tra il 2014 e il 2015, raggiungendo oltre 395 milioni di passeggeri. Con 70 milioni di transiti nei suoi porti, l'Italia è risultata il principale paese europeo di trasporto marittimo passeggeri nel 2015, seguita dalla Grecia con quasi 66 milioni.

Il numero di navi che nel 2015 sono approdate nei principali porti dell'UE è stato calcolato in poco più di 2,2 milioni, con un aumento dell'1,7% rispetto all'anno precedente. Nello stesso periodo, la stazza lorda (GT) stimata delle navi che fanno scalo nei porti dell'UE è aumentata del 3,3%, attestandosi a 16,4 miliardi di GT. Di conseguenza, le dimensioni medie delle navi che fanno scalo nei principali porti dell'UE28 sono aumentate dell'1,6%, raggiungendo circa 7 400 GT nel 2015.

I Paesi Bassi hanno registrato i maggiori volumi di movimentazione merci via mare in Europa ogni anno da quando il Regno Unito è stato superato nel 2010. Con 594 milioni di tonnellate, il volume delle merci trasportate via mare movimentate nei porti olandesi ha rappresentato il 15,5% del totale dell'UE28 nel 2015. I Paesi Bassi sono stati seguiti dal



Regno Unito e dall'Italia, con quote rispettivamente del 12,9% e dell'11,9% del totale UE. Dietro a questi tre paesi, nel 2015 la Spagna è rimasta il quarto paese dell'UE per ordine di grandezza nel trasporto marittimo di merci, mentre la Francia ha superato di poco la Germania per riprendere il quinto posto tra i paesi dell'UE.

Nel 2015 le merci alla rinfusa liquide rappresentavano il 38% del carico totale movimentato nei principali porti dell'UE, seguite da merci alla rinfusa secche (23%), merci containerizzate (21%) e merci trasportate su unità mobili ro-ro (12%). I maggiori volumi di merci liquide alla rinfusa sono stati movimentati nei Paesi Bassi (278 milioni di tonnellate), seguiti dal Regno Unito (194 milioni di tonnellate) e dall'Italia (186 milioni di tonnellate).

La quota di unità ro-ro sul tonnellaggio totale delle merci è stata la più elevata per l'Irlanda (28%), la Svezia (27%) e la Danimarca (25%), il che riflette l'importanza del traffico di traghetti ro-ro nel trasporto marittimo di questi paesi. In termini di tonnellaggio, il Regno Unito (104 milioni di tonnellate) e l'Italia (88 milioni di tonnellate) hanno registrato i maggiori volumi UE di merci trasportate su unità mobili ro-ro nel 2015.

Rotterdam, Anversa e Amburgo, tutte situate sulla costa del Mare del Nord, hanno mantenuto la loro posizione di primi tre porti europei nel 2015, sia in termini di peso lordo delle merci movimentate che di volume dei container movimentati nei porti. I 20 principali porti di carico hanno rappresentato quasi il 39% del tonnellaggio totale delle merci movimentate nei principali porti dei paesi dichiaranti nel 2015, con un leggero aumento rispetto al 2014. Il porto più grande d'Europa, Rotterdam nei Paesi Bassi, ha rappresentato da solo quasi il 10% del tonnellaggio totale trattato nei paesi che hanno trasmesso i dati sul trasporto marittimo di merci a Eurostat. Con quasi 11,6 milioni di unità equivalenti di venti piedi (TEU) movimentate, Rotterdam è stato il maggiore porto europeo di container nel 2015. Anche considerando i dati parziali del 2017, Rotterdam si conferma in detta posizione.

I porti europei sono punti di accesso al Continente europeo; il 74% delle merci provenienti da paesi terzi transita tramite essi. I porti sono importanti anche per gli scambi all'interno dell'UE: da questi transitano ogni anno il 37% del traffico merci intra-UE e 385 milioni di passeggeri. Oltre 1200 porti marittimi commerciali operano lungo i circa 70mila chilometri di coste dell'Unione europea. Cifre queste che rendono l'Europa una delle regioni del mondo con la più alta densità di porti.

L'evoluzione del sistema dei trasporti marittimi ha reso pertanto 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, prevalentemente containerizzate.

## Traffici porti italiani 2014-2016 e I semestre 2017

	2014	2016	Var % 2016-2014	CAGR 2016-2014	I semestre 2017 (var. % a/a)
rinfuse liquide [Mt/anno]	170,65	182,48	6,9%	3,4%	2,0%
rinfuse solide [Mt/anno]	72,97	69,11	-5,3%	-2,7%	-11,2%
merce in container [Mt/anno]	109,42	117,43	7,3%	3,6%	nd
merce Ro-Ro [Mt/anno]	84,17	93,65	11,3%	5,5%	9,8%
altre merci [Mt/anno]	23,62	21,92	-7,2%	-3,7%	nd
<b>totale traffici merci [Mt/anno]</b>	<b>460,83</b>	<b>484,59</b>	5,2%	2,5%	nd
container [MTEU/anno]	10,22	10,58	3,5%	1,7%	5,4%
<b>passaggeri totali [Mpax/anno]</b>	<b>43,94</b>	<b>47,00</b>	7,0%	3,4%	nd
di cui crocieristi [Mpax/anno]	10,41	11,10	6,6%	3,3%	nd

Fonte: elaborazione STM su dati Assoporti, Autorità di Sistema Portuale, Rapporto Turismo,

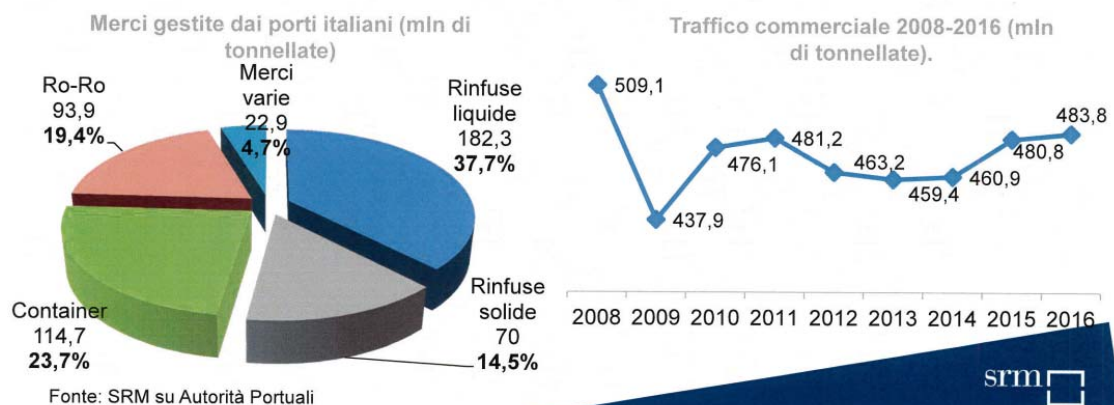
In Italia si movimentano annualmente per via marittima oltre 480 milioni di tonnellate di merci (dato 2016), ripartite per il 70% in operazioni di sbarco e per il 30% in operazioni di imbarco. Tali numeri rendono l'Italia *leader* dell'area del Mediterraneo.

Ci troviamo di fronte quindi ad un dato squilibrato, che è peraltro tipico di tutte le economie di trasformazione nelle quali si importano materie prime per esportarle in forma di prodotti finiti o semifiniti. Altro punto importante da considerare è che circa il 50% di tali merci è costituito da prodotti petroliferi, ad indicare la forte dipendenza della nostra economia da tale settore di importazione. Inoltre è evidente che il nostro Paese non movimentata esclusivamente container, ma, anzi, denota una forte vocazione al *multipurpose*.

## Analisi di performance dei porti italiani

17

- I porti italiani hanno sviluppato una vocazione multipurpose concentrata soprattutto su rinfuse liquide, Ro-Ro e container.
- Dopo la crisi del 2009, il traffico commerciale ha avuto un graduale incremento a partire dal 2013 fino a raggiungere 484 milioni di tonnellate.



Nel 2016 il Paese ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di *import-export*, superando gli altri stati dell'area del Mediterraneo. L'Italia, inoltre, è il primo Paese al mondo per il segmento ro-ro con 93,8 milioni di tonnellate trasportate. Le 11.000 imprese italiane appartenenti al settore movimentazione merci e passeggeri hanno generato 7,7 miliardi di euro ed occupato circa 99.000 lavoratori nel 2015 (dato Unioncamere).

Per quanto riguarda i passeggeri, in Italia si registrano circa 50 milioni di movimenti/anno contro circa 5 milioni di movimenti/anno che si possono registrare in Sardegna, limitatamente alle rotte esterne.



Nella tabella che segue si riporta l'ultimo dato statistico disponibile complessivo della portualità italiana, riferito al 2016.

**MOVIMENTI IN PRINCIPALI PORTI ITALIANI  
ANNO 2016**

PORTO	A	B	C				A+B+C	E	F
	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci varie				TOTALE	TEUS	Passengeri
	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	In contenitori (x1.000 tonn)	Ro-Ro (x1.000 tonn)	Altre merci varie (x1.000 tonn)	Totale (x1.000 tonn)	TOTALE (x1.000 tonn)	Totale numero	Totale numero
Savona-Vado	7.152,722	1.454,506	370,282	2.840,737	925,967	4.136,986	12.744,214	54.594	1.219.396
Genova	14.582,780	3.651,167	22.377,403	8.594,711	623,524	31.595,638	49.829,585	2.297,917	3.110,432
La Spezia	749,012	1.241,419	12.114,254	-	82,258	12.196,512	14.186,943	1.272,425	507,531
Marina di Carrara	-	272,912	697,640	-	918,348	1.615,988	1.888,900	32,780	13,069
Livorno	8.362,816	831,615	9.196,116	12.413,062	2.012,242	23.621,420	32.815,851	800,475	3.283,841
Piombino (1)	36,800	1.666,263	-	4.362,082	15,919	4.378,001	6.081,064	-	6.314,038
Civitavecchia	655,186	5.353,145	615,146	4.778,668	72,796	5.466,610	11.474,941	74,208	4.120,183
Fiumicino	3.412,717	-	-	-	-	-	3.412,717	-	-
Gaeta	1.260,808	601,682	-	-	56,860	56,860	1.919,350	-	1,876
Napoli	5.224,316	6.103,835	5.164,676	5.903,741	-	11.068,417	22.396,568	483,481	7.868,476
Salerno	-	119,943	5.008,303	6.947,049	1.073,308	13.028,660	13.148,603	388,572	660,139
Gioia Tauro	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	2.762,000	nd
Taranto	5.534,334	13.736,469	4,164	19,983	5.373,896	5.398,043	24.668,846	375	-
Brindisi	2.624,623	4.110,409	535,662	2.725,325	84,244	3.345,231	10.080,263	1,857	538,639
Bari	-	2.039,964	744,846	2.790,874	28,717	3.564,437	5.604,401	71,593	1.521,588
Barletta	349,149	449,317	-	-	33,649	33,649	832,115	-	-
Monopoli	119,677	163,122	-	-	-	-	282,799	-	145
Ancona	5.025,241	438,166	1.240,347	2.236,749	-	3.477,096	8.940,503	185,846	1.005,079
Ravenna	4.339,528	10.734,033	2.563,399	1.876,677	6.449,127	10.889,203	25.962,764	234,511	47,715
Chioggia	-	1.764,077	-	-	-	-	1.764,077	-	213
Venezia	9.031,737	7.118,110	5.614,737	1.052,207	2.427,027	9.093,971	25.243,818	605,875	1.777,399
Portonogaro	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd
Monfalcone	-	3.372,082	-	275,585	988,207	1.263,792	4.635,874	980	222
Trieste	42.756,341	1.967,984	5.384,517	8.460,376	667,975	14.512,868	59,237,193	486,499	199,372
Messina-Milazzo	16.578,453	294,475	-	5.943,203	-	5.943,203	22,816,131	-	8,115,793
Catania	12,880	342,275	497,986	7,018,110	12,406	7,528,502	7,883,657	49,198	243,746
Augusta	25,183,088	816,212	-	-	-	-	25,999,300	-	-
Palermo-Termini Imerese	496,029	256,172	127,470	5,846,162	-	5,973,632	6,725,833	12,160	1,921,933
Cagliari-Sarroch	26,743,264	801,920	8,452,226	3,974,366	48,476	12,475,068	40,020,252	723,037	580,730
Olbia-Golfo Aranci-P.Torres	495,707	1,031,703	-	5,794,779	-	5,794,779	7,322,189	-	4,639,943
<b>TOTALE</b>	<b>180.727.208</b>	<b>70.732.977</b>	<b>80.709.174</b>	<b>93.854.446</b>	<b>21.894.946</b>	<b>196.458.566</b>	<b>447.918.751</b>	<b>10.538.383</b>	<b>47.691.498</b>

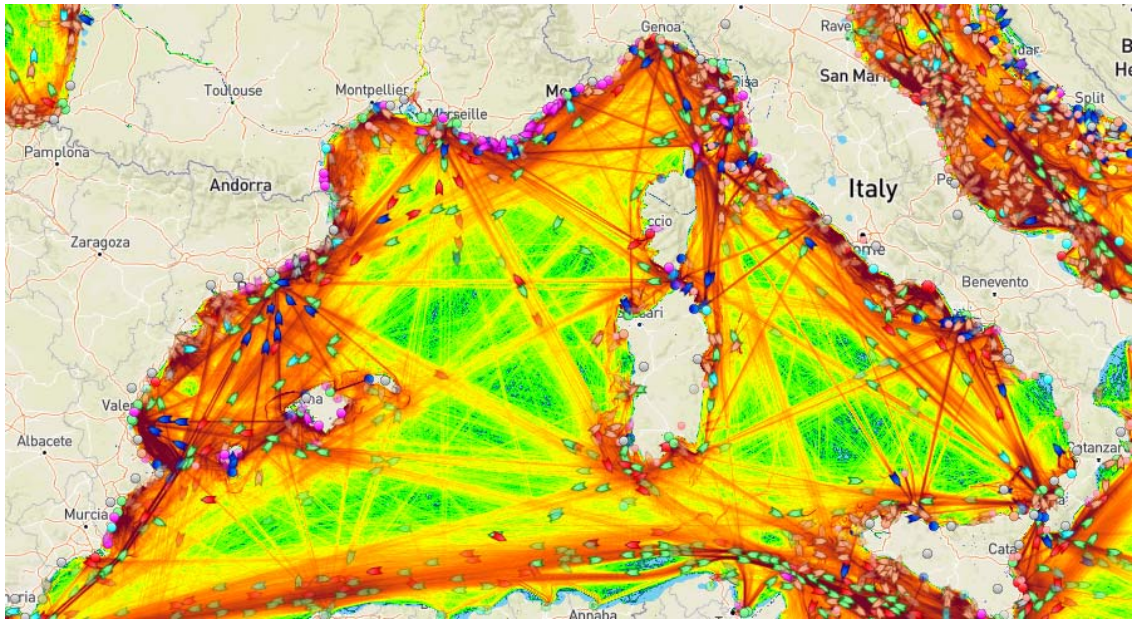
(1) - Comprende i porti di Portoferraio, Rio Marina e Cavo

Fonte: Elaborazione Assoporti su dati di A.P. e A.S.P.O.

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

In Sardegna si movimentano circa 50 milioni di tonnellate di merci all'anno, pari cioè a circa il 10% del dato nazionale, ripartite per il 55% in operazioni di sbarco e per il 45% in imbarchi, fornendo, solo apparentemente, un dato più equilibrato rispetto a quello registrato per il resto del paese.

Determinante è infatti in questo rapporto il peso dei prodotti petroliferi che rappresentano oltre il 50% del movimento totale e che si ripartiscono praticamente in eguale misura tra sbarchi e imbarchi. Tenuto quindi conto che del movimento di merci per via marittima in Sardegna oltre 25 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 oltre 20 milioni di tonnellate di merci, delle quali circa 15 milioni di tonnellate sono costituite da merci secche, trasportate per quasi il 70% con il sistema ro-ro.



## Il traffico Ro-Ro in Italia

Dati di traffico Ro-Ro (le prime 5 ADSP)

ADSP	Ro-Ro 2016 (tonnellate)	Var 2015-2016	Var 2012- 2016
ADSP Tirreno Settentrionale (Leghorn Piombino-Elba)	16.775.144	6,5%	55,6%
ADSP Tirreno centrale (Napoli/Salerno)	12.850.790	1,2%	4,6%
ADSP Ligure occidentale (Genoa/Savona-Vado)	11.435.448	-3,1%	31,7%
ADSP M. Sardegna	9.520.217	4,7%	6,9%
ADSP Adriatico orientale (Trieste/Monfalcone)	8.735.962	1,8%	57,8%
<b>ITALIA</b>	<b>93.858.611</b>	<b>3,8%</b>	<b>23%</b>



■ Al 2016 sono state movimentate **93,9 milioni di tonnellate** in tale segmento **(+3,8%)** sull'anno precedente.

■ Il Ro-Ro copre il **20% del totale** delle merci trasportate dall'Italia.

■ I primi porti Ro-Ro italiani sono: Livorno (12,4 milioni di tonnellate), Genova (8,6), Trieste (8,5), Catania (6,9) e Salerno (6,9).

Source: SRM su Assoport  
& Port Authorities, 2017



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 GEECCTT-Ile, e Nectemus<sup>2</sup>, 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 SRM Assoporti – Port Indicator 2017: [http://www.economiadelmare.org/wp-content/uploads/2017/03/port\\_indicators\\_12017\\_web.pdf](http://www.economiadelmare.org/wp-content/uploads/2017/03/port_indicators_12017_web.pdf) ;
- Studio SRM – Maritime Economy 2015 – Gli effetti economici del raddoppio del Canale di Suez sui traffici del mediterraneo: <http://www.unindustria.na.it/component/attachments/download/5950>
- Assemblea programmatica pubblica di Assoporti Risultati dei lavori – Roma 12 dicembre 2017: <http://www.assoporti.it/sites/www.assoporti.it/files/eventiAssoporti/Sistemi%20Logistici%20-%20Speciale%20Assemblea%20Pubblica%20Programmatica%20Assoporti%20.pdf>

## 1.4 L'ECONOMIA SARDA<sup>3</sup>

La Sardegna risulta storicamente afflitta da un ritardo nello sviluppo socioeconomico le cui radici vanno ricercate nella carenza infrastrutturale, sia per i trasporti esterni che per quelli interni all'isola, e nella lontananza geografica. In una prospettiva più recente la pressione fiscale e il conseguente elevato costo del lavoro rendono, come in molte altre regioni, maggiormente difficoltoso sviluppare una economia già di per sé debole.

Dalla metà del '900, con il "Piano Rinascita" sono state messe in atto provvedimenti per avvicinare gli standard sociali ed economici dell'isola a quelli continentali, attraverso finanziamenti statali per lo sviluppo industriale e per lo sviluppo tecnologico. I complessi petrolchimici e le raffinerie sorte tra gli anni 60 e 70 del novecento tutt'oggi risultano tra

2

INTERREG Marittimo IT-FR 2014-2020

3

Cfr. Per il presente paragrafo, ad esclusione della sezione relativa all'economia del mare, Prof. Lara Penco – Università degli Studi di Genova – *Breve analisi dell'economia sarda* per il progetto Circumvectio (Interreg Italia Francia Marittimo 2013-2020)



i maggiori a livello europeo, mentre a livello italiano la regione Sardegna risulta essere al secondo posto per sviluppo e incidenza tecnologica (indice *e-index*).

La superficie sarda è ricca di risorse naturali. Sono numerosi i giacimenti minerari da cui vengono estratti ossidiana, argento, zinco, rame e piombo. L'attività estrattiva, tipicamente situata nella zona di Iglesias, sta subendo un calo dovuto alla "anti-economicità" di taluni processi rimane un tassello tradizionale dell'economia sarda.

Le risorse idriche, eoliche e fotovoltaiche, unitamente alle centrali termoelettriche presenti consentono la produzione di energia elettrica superiore al fabbisogno territoriale. Il territorio dell'isola è infatti per il 60% utilizzato per l'allevamento, in particolare di ovini e caprini, che hanno una densità tra le più alte a livello mondiale, da cui si sviluppa un forte settore alimentare nella lavorazione del latte e della carne a cui si aggiunge la lavorazione dei prodotti della pesca, sviluppata principalmente nelle zone di Cagliari ed Alghero. Il 20% del territorio è inoltre destinato all'agricoltura i cui principali prodotti sono legati a produzioni specializzate di vino e olio, e ricomprendono anche orzo, grano, avena e frumento, nella Piana di Campidano, a cui si aggiungono coltivazioni di ortaggi (carciofi e pomodori), frutta (arance) e sughero, la cui produzione ricopre l'80% di quella italiana.

Il settore manifatturiero si concentra sulla lavorazione delle materie prime, come ad esempio il sughero, la lana, il cotone e il lino, e sulle produzioni meccaniche (mezzi agricoli, cantieristica navale, componenti automobilistici).

In Sardegna, le imprese non mostrano una particolare predisposizione all'esportazione. Le esportatrici, infatti, rappresentano circa l'1,3% del totale delle imprese attive nella regione (contro al 4,3% per l'Italia) tra cui le imprese nel settore alimentare sono il 9,3% del totale mentre è forte la vocazione all'esportazione di quelle che commerciano bevande il 45% di quelle attive. Il numero di imprese sarde che importano è pari al 4% del totale delle imprese attive rispetto al 6,6% a livello nazionale (Regione Sardegna, 2013). Le importazioni ed esportazioni nel primo trimestre del 2017 sono cresciute e, dopo un 2016 altalenante, si rileva un incremento in entrambe le direzioni, infatti rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente si è registrata una variazione percentuale positiva pari al 93,5% per le importazioni e pari al 79% per le esportazioni. Le importazioni che hanno visto maggiori incrementi riguardano petrolio, carbone, sostanze e prodotti chimici, metalli e prodotti in metallo, ma anche i settori alimentare. Tra le esportazioni hanno prevalso i mezzi di trasporto, metalli di base e prodotti di metalli, prodotti petroliferi raffinati e prodotti dell'agricoltura, silvicoltura e pesca.

In particolare, il Porto di Cagliari, dove sono previste tratte di linea da e per numerosi paesi (Arabia Saudita, Belgio, Canada, Colombia, Francia, Guatemala, India, Marocco, Singapore,



Spagna), grazie alla propria posizione, è un punto centrale nella rete del commercio internazionale da e per la Sardegna e anche per l'Italia.

Dal punto di vista dell'economia marittima la Sardegna ha un valore aggiunto generato dal totale dei settori connessi all'economia del mare pari a 1,6 miliardi di euro, il 5,3% del totale del valore aggiunto del territorio. Con 611 imprese del *cluster* marittimo, l'Isola si posiziona al 7° posto in Italia (7% del totale nazionale).

Ne consegue che il trasporto marittimo appare elemento fondamentale per l'internazionalizzazione dell'economia della Sardegna. Il 91% dell'*import-export* del territorio avviene con il mezzo navale (in Italia il 37%), si tratta di circa 8,6 miliardi di euro (-20%). Il dato sull'*import* e sull'*export* è in calo per motivazioni essenzialmente collegate al prezzo del petrolio. Il primo trimestre 2017 mostra una ripresa significativa con un *import-export* pari a € 2,9 miliardi, il doppio rispetto al 2016. La destinazione principale servita dall'*import-export* sardo è il Medio Oriente con il 31% del totale.

## 1.5 I DATI DEI PORTI DEL SISTEMA

Il sistema portuale sardo di competenza dell'AdSP del Mare di Sardegna ha movimentato nel 2017 un traffico passeggeri su navi Ro-Pax di oltre 5,5 milioni di persone, circa 600 mila crocieristi e circa 50 milioni di tonnellate di merci. Il sistema portuale sardo si colloca quindi nei primissimi posti del panorama del sistema portuale italiano, sia nel trasporto passeggeri che in quello delle merci.

Nella tabella che segue viene fornito il dettaglio dei dati:

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna - Traffico anno 2017									
		Cagliari	Olbia	Porto Torres	Golfo Aranci	Oristano	Santa Teresa di Gallura	Portovesme	Totale
Pax	Pax Ro-Pax	294.584	2.695.761	992.678	687.297		273.490	702.488	5.646.298
	Pax Crociere	430.534	96.024	35.901	1.110	600			564.169
<b>Totali</b>		<b>725.118</b>	<b>2.791.785</b>	<b>1.028.579</b>	<b>688.407</b>	<b>600</b>	<b>273.490</b>	<b>702.488</b>	<b>6.210.467</b>
Merci Tonn.	Rinfuse Liquide	27.838.953	nd	586.031	nd	253.237	nd	165.200	28.843.421
	Rinfuse Solide	757.325	nd	1.570.291	nd	1.279.311	nd	869.222	4.476.149
	Merci ro-ro	4.125.380	4.910.770	1.391.820	127.678	306	21.895	nd	10.577.849
	Container	5.170.938	nd	nd	nd	nd	nd	nd	5.170.938
<b>Totali</b>		<b>37.892.596</b>	<b>4.910.770</b>	<b>3.548.142</b>	<b>127.678</b>	<b>1.532.854</b>	<b>21.895</b>	<b>1.034.422</b>	<b>49.068.357</b>
Veicoli Industriali		178.675	252.786	60.948	9.355	nd	nd	nd	501.764
Numero Container		463.939	nd	nd	nd	nd	nd	nd	463.939
Auto al Seguito		82.995	896.339	316.219	231.772	nd	74.241	nd	1.601.566



## 1.6 IL TRASPORTO PASSEGGERI

### CAGLIARI

A Cagliari il numero delle toccate nave è aumentato, nell'anno appena trascorso, di quasi il 50% (da 1530 del 2016 a 2282 del 2017). Nonostante il numero in aumento delle toccate nave, il numero dei passeggeri decresce, come ad Olbia, di oltre l'8%, assestandosi a 294.584 *pax*, di conseguenza anche il numero delle auto al seguito diminuisce del 4,3% con un dato finale di 82.995 auto.

### OLBIA

Per quanto riguarda lo scalo dell'Isola Bianca, i movimenti nave sono diminuiti di 151 unità, passando da 6.281 del 2016 a 6.130 del 2017 (- 2,40 %); diminuzione che ha influito sul numero passeggeri, che è passato da 2.936.933 del periodo gennaio – dicembre 2016, a 2.695.761 del 2017 (- 8,21%).

Si riducono del 9,02% anche le auto ed i camper al seguito (da 985.209 del 2016 passano a 896.339 del 2017).

### GOLFO ARANCI

In controtendenza rispetto ad Olbia, Golfo Aranci cresce del 7% sul numero delle corse nave (da 1.100 del 2016 a 1.177 dell'anno passato); percentuale raddoppiata, invece, per i passeggeri che aumentano del 15%, passando da 597.696 del 2016 a 687.297 del 2017. Aumentano del 18,6% anche auto e camper al seguito (da 195.385 a 1 231.772).

### PORTO TORRES

Così come per Golfo Aranci, anche Porto Torres, nel 2017, ha registrato importanti indici di crescita, confermandosi secondo scalo con maggiore volume di traffico in Sardegna.

Nello specifico, il numero dei movimenti nave è salito del 22,66% (da 1.770 a 2.171), così come è cresciuto dell'11% il numero dei passeggeri in arrivo e partenza, che passano da 894.928 del 2016 a 992.678 dello scorso anno. Percentuale di incremento anche per le auto al seguito, da 297.305 a 316.219 (+ 6,4 %).





## PORTOVESME

Così come quasi tutti i porti dell'Ente, per il 2017, il Porto di Portovesme vede crescere il traffico passeggeri con un +8,7% per un totale di 702.488 passeggeri. Al momento la rilevazione statistica in possesso dell'Ente non consente ulteriori elaborazioni.

## SANTA TERESA GALLURA

Un buon andamento nel 2017 per il porto di Santa Teresa di Gallura che con 273.490 cresce rispetto al 2016 del 5,34%. Aumentano del 2,68% i veicoli trasportati arrivando a 74.241. I movimenti nave invece diminuiscono del 4,84%, toccando quota 1.751.

## 1.7 IL TRASPORTO MERCI

### CAGLIARI

La crisi del traffico containerizzato si fa sentire sui dati di traffico delle merci per il 2017. Il dato finale del 2017 è di 463.939 container movimentati con una riduzione del 35,8%. Anche le merci trasportate in container, di conseguenza, registrano una flessione del 38,8%, assestandosi a 5.170.938. Bene il settore delle rinfuse liquide che vede un aumento del 4,1%, consolidandosi a 27.838.953 tonnellate. Lieve calo (5,6%) dovuto a una "diversificazione" dei prodotti movimentati nel settore delle rinfuse solide che chiude il 2017 con 757.325 tonnellate. In aumento invece il settore ro-ro che registra un +3,8% di merci movimentate per un totale 4.125.380 tonnellate ed un invariato numero dei veicoli commerciali trasportati (178.675).

### OLBIA

Contrariamente al segno meno, verificato *supra*, sul versante passeggeri, il traffico merci su gommato ad Olbia prosegue nel *trend* positivo registrato nell'ultimo triennio, attestandosi, nel 2017, ad un +10% rispetto al 2016 (da 4.451.531 tonnellate del 2016 a 4.910.770 dell'anno 2017). Positivo anche il dato relativo ai mezzi pesanti in movimento, pari a più 3,10 % (da 245.186 a 252.786 unità).

### PORTO TORRES

Più navi, ma anche crescita del tonnellaggio delle merci su gommato e dei mezzi pesanti trasportati. Con il 2017, lo scalo del Nord Ovest ha invertito la tendenza negativa degli



ultimi due anni, recuperando, rispetto al 2016, il 16,6% sui volumi trasportati (da 1.193.438 a 1.391.820 tonnellate) ed il 4,3 % sui mezzi imbarcati (da 58.447 a 60.948).

Relativamente alla movimentazione delle rinfuse, il 2017 ha chiuso con un più 53% sul tonnellaggio di merci solide (principalmente carbone e minerali) che passano da 1.025.138 di tonnellate del 2016 a 1.570.291 del 2017. Importante crescita del 17% anche su quelle liquide, nello specifico petroli raffinati e gas, che raggiungono, da 500.766, le 586.031 tonnellate.

## GOLFO ARANCI

L'ottimo risultato, come sopra osservato, ottenuto nel 2017 per passeggeri ed auto al seguito non si è ripetuto nel settore delle merci, più in generale del trasporto su gomma. Il 2017 vede su Golfo Aranci una diminuzione del 6,41% del numero dei veicoli industriali, assestandosi 9.355 unità. La quantità di merci trasportate si pone al livello di 127.678 tonnellate, con una diminuzione del 14,77%.

## ORISTANO

Per il 2017 meno movimenti rispetto al 2016, ma con navi più grandi ed il tonnellaggio in arrivo aumenta del 17%. Ne consegue che la quantità di merci movimentate sale a 1.532.854 in tonnellate, con un aumento del 14%. Per quanto riguarda le tipologie merceologiche i cereali subiscono una lievissima diminuzione, mentre sono in aumento rinfuse liquide e solide non ben individuate.

## PORTOVESME

I dati statistici in possesso dell'Ente non forniscono informazioni sul traffico merci ro-ro dei traghetti che collegano Carloforte. Il 2017 segna una lieve diminuzione (-7,4%) delle quantità di rinfuse liquide assestandosi a 165.000 tonnellate. Le rinfuse solide cambiano per tipologia e crescono complessivamente del 4,4% assestandosi a quota 869.222 tonnellate.

## SANTA TERESA GALLURA

Dai dati statistici in possesso dell'Ente i veicoli industriali sono conteggiati insieme alle auto, in ogni caso il loro numero risulta esiguo. Diminuiscono nel 2017 del 3,34% le tonnellate di merci trasportate su mezzi commerciali per un totale di 21.895 tonnellate, ferma restando la specificità dello scalo, destinato prevalentemente al trasporto di passeggeri.



## 1.8 IL MERCATO CROCIERISTICO

Quello crocieristico è, finora, il mercato che, a livello mondiale, ha registrato un costante incremento di traffico, con ricadute economiche sempre più consistenti su porti, sistemi economici e turistici locali e sulla cantieristica navale. Sono stati 25 milioni e 800 mila, a livello mondiale, i passeggeri che nel 2017 hanno effettuato un viaggio in crociera. Oltre un milione in più rispetto al 2016, più del doppio rispetto a dieci anni fa. Una crescita che, sulla base delle prime proiezioni della CLIA – *Cruise Line International Association*, si confermerà anche nei prossimi anni, con un incremento, stimato per il solo 2018, di un ulteriore milione e 400 mila unità, il varo di 27 navi ed un potenziale di spesa ripartito sui diversi continenti di 126 miliardi di dollari.



Solo nel 2017, il mercato delle crociere nell'Isola ha chiuso con 260 scali complessivi e circa 565 mila passeggeri transitati. Nello specifico, 430.534 sono passati da Cagliari, 96.024 da Olbia, 35.901 da Porto Torres, 1.110 da Golfo Aranci e 600 da Oristano. La ripartizione del numero navi conferma lo scalo cagliaritano al primo posto con 164 crociere, Olbia con 67, Porto Torres con 27, Golfo Aranci con 4 ed Oristano con una sola toccata.

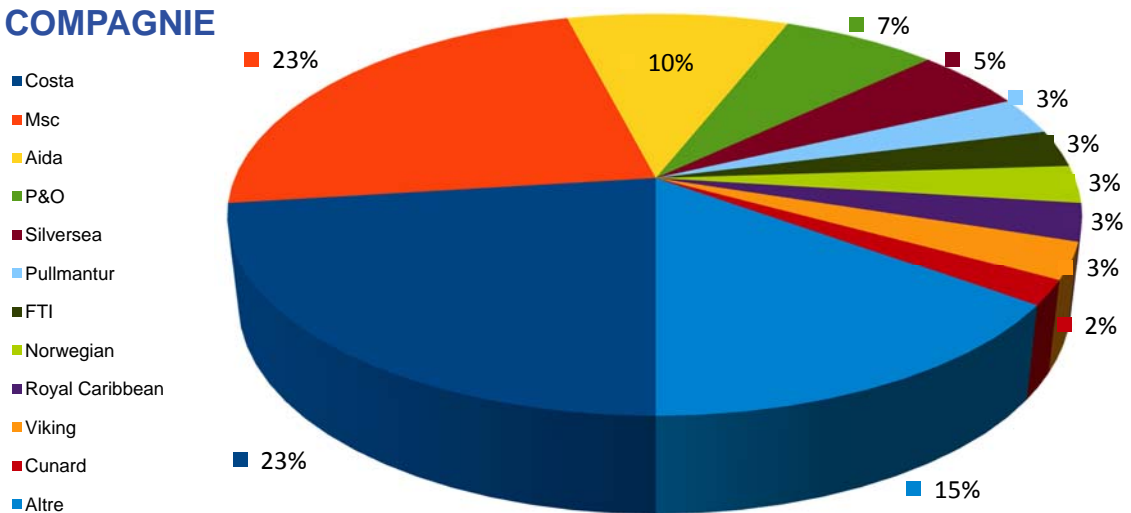
Porto	Navi	Passeggeri
Cagliari	164	430.534
Olbia	67	96.024
Porto Torres	27	35.901
Golfo Aranci	4	1.100
Oristano	1	600

In questo scenario globale la Sardegna, con la sua offerta diversificata di infrastrutture ed escursioni, si configura già da qualche anno come destinazione alternativa ai principali porti del Mediterraneo, segnando numeri che vanno oltre la sostanziale tenuta registrata dagli scali italiani.



La stessa stagionalità ha superato quella collegata al “turismo tradizionale” che, nell’Isola, copre in media appena cinque mesi l’anno, con picchi di traffico concentrati principalmente nel periodo estivo. Il crocierismo sardo, infatti, ha finora interessato tutti e dodici i mesi, con attracchi in banchina dai primi giorni di gennaio all’ultima settimana di dicembre per il Sud isolano e dal mese di marzo a quello di novembre per il Nord. Ma, soprattutto, con la presenza di numerose compagnie e di un target di clientela molto variegato, ha garantito l’accesso all’Isola a passeggeri di diverse nazionalità e con differenti interessi sociali e culturali, ampliando gli orizzonti di promozione indiretta, grazie alla semplice trasmissione di esperienze sulla destinazione attraverso il “passaparola”, i resoconti di viaggio sui *blog* dedicati al settore o i richiami sui social network.

## COMPAGNIE



Una tendenza che, alla luce delle prenotazioni pervenute, si confermerà anche nel prossimo triennio. La previsione per il 2018, infatti, tende già alla riconferma dei numeri dell’anno precedente, con una leggera diminuzione del numero di navi, ma, nel contempo, un aumento dei passeggeri per l’arrivo, negli scali del Nord, di crociere di stazza superiore a quelle che finora vi hanno fatto tappa.

In questo versante, il coordinamento unico dell’AdSP consentirà, inoltre, una visione più ampia ed approfondita nella gestione dello sviluppo del mercato e della promozione dei porti, pronta a consolidare i grandi numeri di Cagliari ed Olbia, a promuovere la crescita su Porto Torres, Golfo Aranci e, in particolare, ad introdurre nell’industria crocieristica le due nuove realtà di Oristano e Santa Teresa, tenendo sotto osservazione il potenziale di Portovesme.

La nuova configurazione prevede infatti sette portali marittimi aperti su tutti i versanti del Mediterraneo, ciascuno situato in una posizione strategica che consentirà di moltiplicare



l'offerta di infrastrutture per tutte le compagnie alla ricerca di nuove destinazioni e, soprattutto, di introdurre il crocierista ad esperienze più complete e profonde in un'Isola che molto ha ancora da raccontare in un mercato che non conosce crisi.

## 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 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").

L'allegato Infrastrutture 2016 definisce quattro obiettivi strategici, confermati dall'Allegato 2017, il cui fine ultimo dichiarato è quello di *«rilanciare la competitività dell'Italia in un'economia globalizzata, in cui assume rilevanza centrale la capacità del Paese di stabilire connessioni e servizi di trasporto e logistica adeguati verso l'Europa ed il Mediterraneo, tali da consentire la piena mobilità di persone e merci e servire alcuni "mercati strategici" specifici, rappresentati dai luoghi di lavoro, poli turistici e attrazioni culturali.»*

Gli obiettivi sono stati così articolati: accessibilità ai territori, all'Europa e al Mediterraneo; qualità della vita e competitività delle aree urbane; sostegno alle politiche industriali di filiera; mobilità sostenibile e sicura.

Per quanto riguarda in particolare l'accessibilità ai territori, il testo sottolinea che *«le politiche infrastrutturali – pur focalizzate sulla connettività dei principali nodi del Paese – devono comunque garantire livelli minimi di accessibilità anche alle aree più periferiche e meno servite dai servizi pubblici (es. aree interne), sempre all'interno della macro priorità relativa al collegamento del sistema infrastrutturale nazionale con l'Europa e con il Mediterraneo. In tale ambito allargato, la dimensione strategica di livello nazionale si allinea (anche temporalmente) a quella comunitaria dei corridoi e delle reti europee TEN-T, il completamento della cui rete centrale, o rete Core, è prevista, infatti, al 2030. L'enfasi data all'accessibilità al Mediterraneo, è fortemente connessa alle opportunità economiche per il nostro Paese in termini di interscambio commerciale, e si traduce in un insieme di azioni per il miglioramento dei collegamenti marittimi e aerei verso i paesi dell'area mediterranea.»*

Nell'ambito dell'Allegato Infrastrutture 2017 vengono individuati da un lato dei programmi di interventi (*«insiemi di interventi – anche di limitate dimensioni – con la stessa finalità, diffusi sulla rete o su elementi di rete e che, complessivamente considerati, contribuiscono*



*al perseguimento di uno o più degli Obiettivi strategici»), dall'altro singoli interventi («singole opere, classificabili in interventi di nuova realizzazione, interventi di completamento, nuova realizzazione, ampliamento e potenziamento di infrastrutture esistenti»).*

Rispetto al trasporto marittimo, l'Allegato 2017 individua una serie di programmi di interventi, sotto l'egida "Porti e Interporti", al fine di dare attuazione ad alcune linee strategiche. Le strategie definite riguardano collegamenti ultimo e penultimo miglio ferroviari e stradali; tecnologie per la velocizzazione delle procedure e aumento della capacità attuale; miglioramento della accessibilità marittima; interventi selettivi per l'ampliamento della capacità terminal container e ro-ro.

Per quanto riguarda i programmi di intervento, questi attengono a manutenzione del patrimonio pubblico demaniale; digitalizzazione della logistica e ICT; ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti; ultimo miglio stradale; accessibilità marittima; efficientamento energetico ed ambientale; *waterfront* e servizi croceristici e passeggeri; attività industriali nei porti; aumento selettivo della capacità portuale.

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: (1) semplificazione e snellimento; (2) concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi; (3) miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti marittimi e terrestri; (4) integrazione del sistema logistico; (5) miglioramento delle prestazioni infrastrutturali; (6) innovazione; (7) sostenibilità; (8) certezza e programmabilità delle risorse finanziarie; (9) Coordinamento nazionale, condivisione e confronto partenariale; (10) attualizzazione della *governance* del Sistema Mare;

Sotto il profilo della *governance* portuale, il Piano determina nella dimensione “mono-scalo” degli organi di governo dei porti uno dei fattori principali su cui intervenire. Successivamente all'adozione del Piano è stato approvato in Consiglio dei ministri il decreto di riorganizzazione dei porti italiani (decreto legislativo n. 169/2016). Le 24 autorità portuali a quella data esistenti sono state accorpate in 15 Autorità di sistema portuale (AdSP), che coordinano 54 porti nazionali.

## 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 bacini:

1. BACINO DI LEVANTE, compreso fra il Molo Ichnusa e la diga foranea di Levante;
2. PORTO INTERNO, compreso fra il Molo Sabauda ed il Molo Ichnusa;
3. BACINO DI PONENTE, compreso fra la diga foranea di Ponente ed il Molo Sabauda.



Lo specchio d'acqua si estende per  $2.065.000 \text{ m}^2$  complessivi, con fondali fino a dodici metri, la superficie a terra è pari a  $333.250 \text{ m}^2$ , 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:  $972.000 \text{ m}^2$ , 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 m<sup>2</sup>, 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 Sabauda, Lato di Levante: lunghezza 485 m, con fondali di 7÷8 m
- Molo Sabauda, Testata: lunghezza 90 m, con fondali di 10 m
- Molo Sabauda, 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 m<sup>2</sup>.

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.

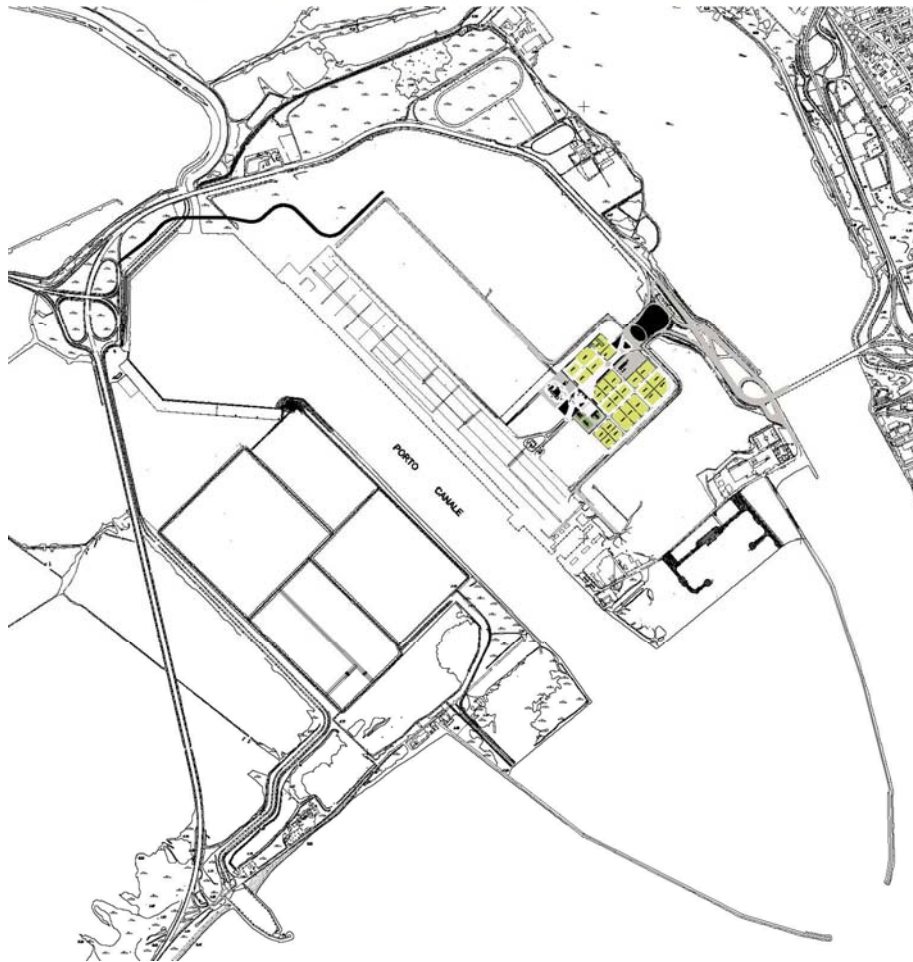
### INDICAZIONI SUL SISTEMA DI AVVICINAMENTO

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

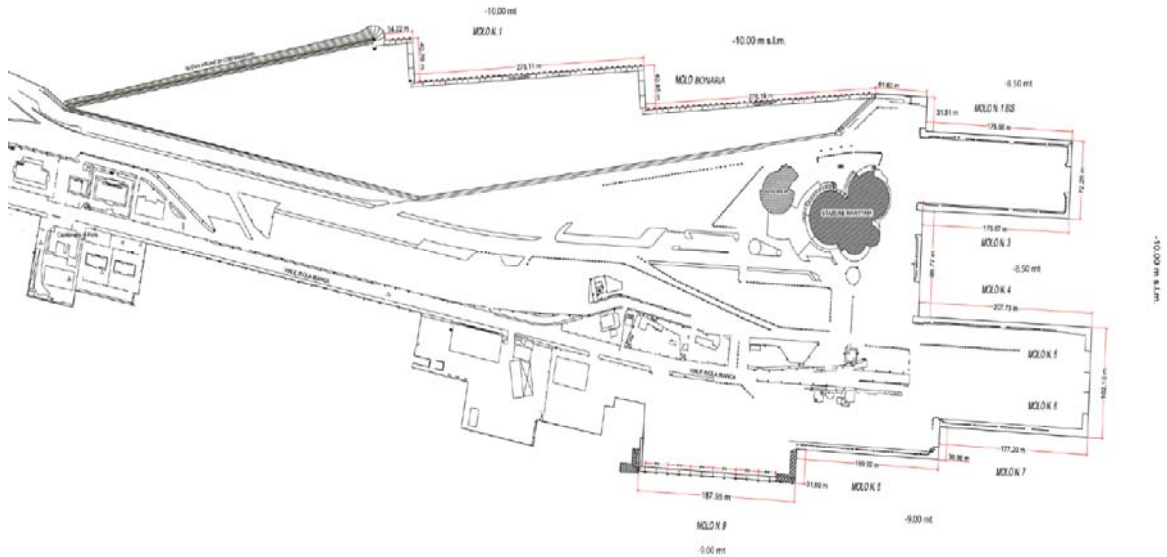
Il porto di Olbia, famoso nel Mondo per essere diventato la principale porta della Costa Smeralda, oltre a rappresentare uno dei più importanti scali passeggeri del Mediterraneo, con quattro milioni di presenze ogni anno, è anche un importante scalo commerciale con quasi sei milioni di tonnellate di 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

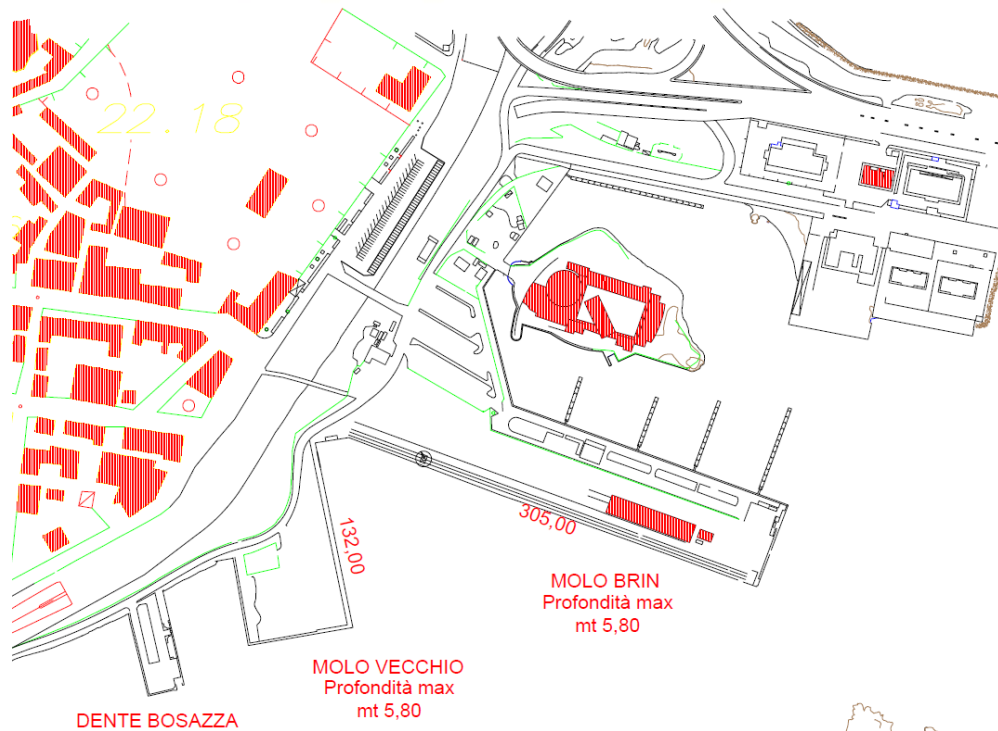
7.300 mq, progettata per accogliere fino a 17.000 passeggeri al giorno. All'interno, oltre ad un'ampia sala di attesa per l'imbarco, un ristorante ed un bar, sono ubicati gli uffici decentrati di vari enti ed amministrazioni ed è assicurato un servizio di guardia medica.



## 2. PORTO INTERNO

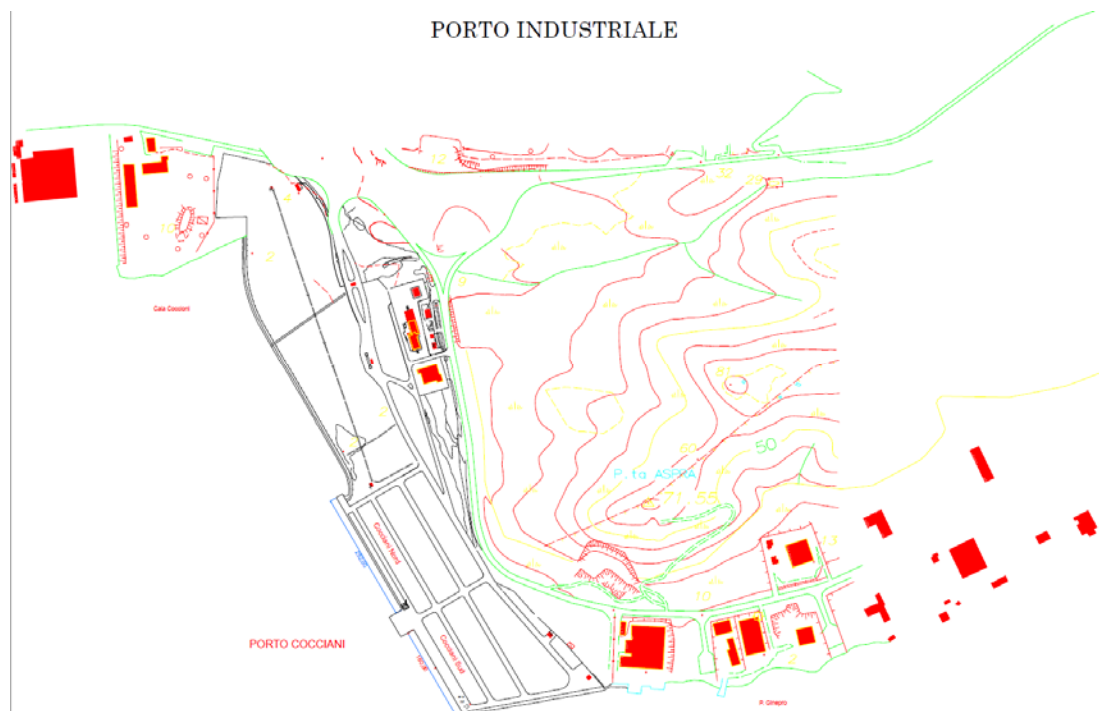
Si trova a Sud della radice del Pontile dell'Isola Bianca e vi si accede attraverso un canale, ampio circa 100 mt, attualmente praticabile da navi con pescaggio non superiore a 6 mt. È costituito da:

- 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.



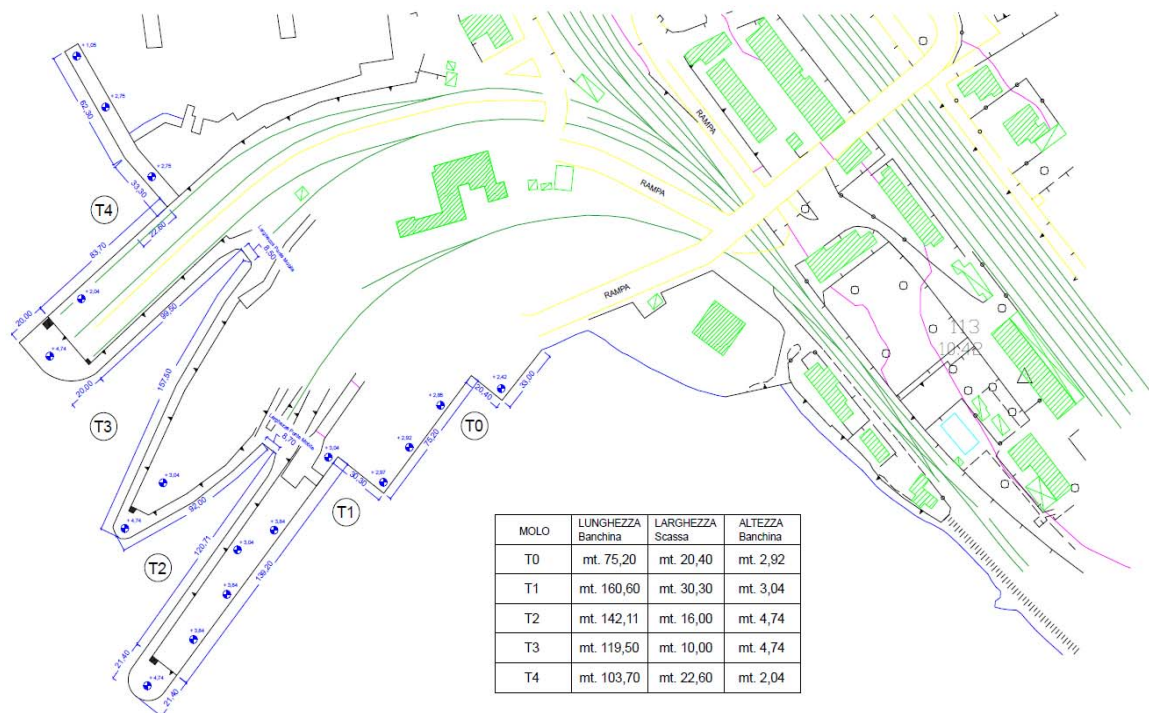
### 2.1.3 GOLFO ARANCI

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.



### 2.1.4 PORTO TORRES

Gli ambiti portuali di Porto Torres si distinguono in:

1. Porto civico;
2. Porto industriale.

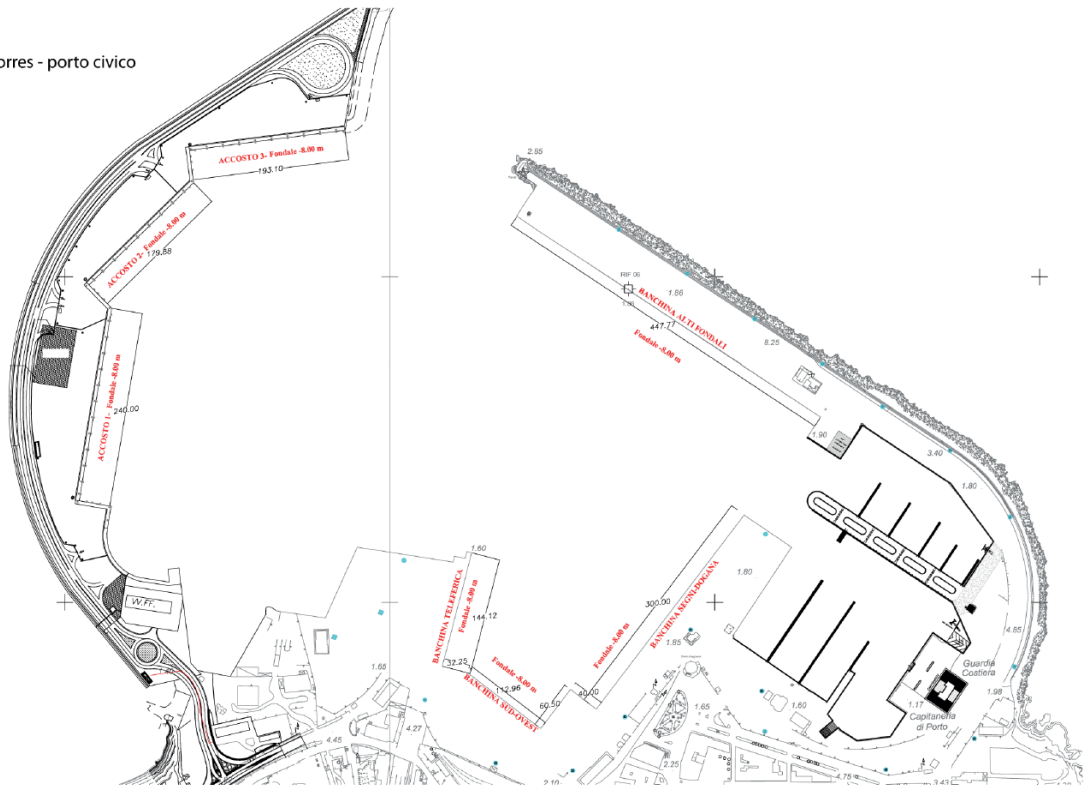
## 1. IL PORTO CIVICO

Il porto civico è stato recentemente ristrutturato ed attualmente comprende il molo di Ponente, con tre accosti per ro/ro di oltre 200 metri, la banchina della teleferica con un accosto ro/ro, la banchina Segni/dogana di oltre 300 metri destinata alle navi da crociera, la banchina degli alti fondali con accosto Ro/Ro.

Nella darsena della Capitaneria è sistemato il **porto turistico** con circa 400 posti barca a banchina e su pontili galleggianti.

- Banchina dell'Alto Fondale: È la banchina che chiude il porto;
- Banchina di Ponente: È l'estremità massima del porto verso ovest.

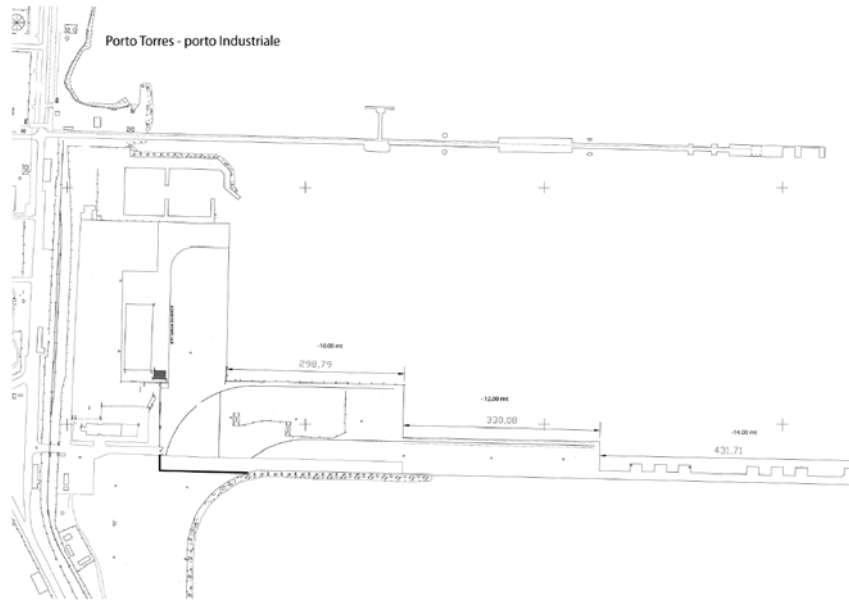
Porto Torres - porto civico



## 2. IL PORTO INDUSTRIALE

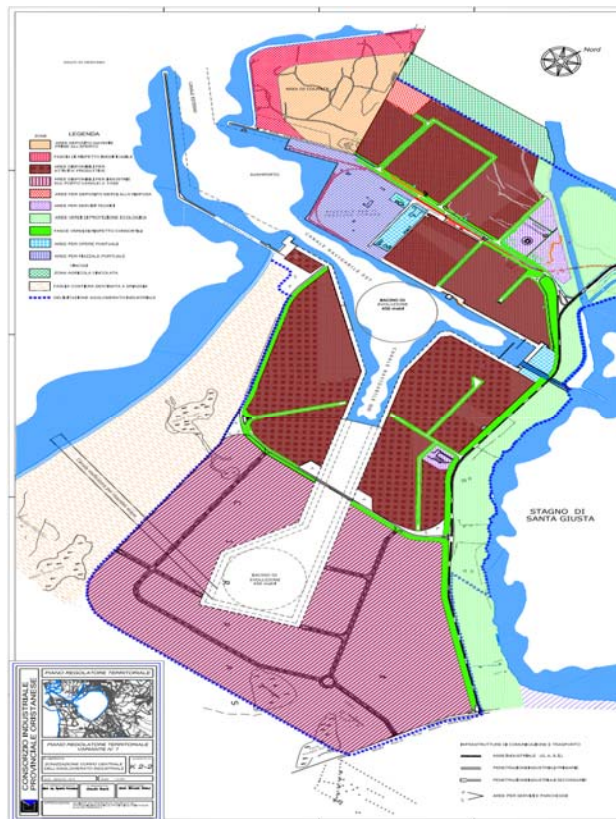
Formato da diversi denti d'attracco e diviso in due parti, il Porto industriale è situato fuori dal centro abitato. La prima, denominata ex ASI può ospitare contemporaneamente quattro traghetti, e navi merci cariche di container (secondo le previsioni dei progettisti) e rinfuse (sabbia e minerali) per le quali sono disponibili ampi piazzali. La parte non accessibile, invece, è esclusivamente destinata a petroliere, gasiere, 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
Avamporto	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 DI 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'AdSP, 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 Sud occidentale 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.

Il porto di 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 acquei, 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 84/1994	



## 2.2 LE OPERE PORTUALI

Per la Programmazione delle opere portuali nel triennio 2018 – 2020, continuano a giocare un ruolo fondamentale le indicazioni emerse dal sistema crocieristico, 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 water front 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 di sistema portuale raggiungere tutti gli obiettivi per la realizzazione delle opere e degli interventi sotto descritti.

Al momento non è possibile rappresentare, nella presente versione del Piano, la pianificazione degli interventi dei nuovi porti, non ricompresi delle circoscrizioni territoriali delle preesistenti autorità portuali, in quanto i procedimenti di trasferimento delle competenze, con la relativa documentazione sono, attualmente, ancora in corso.

### 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:

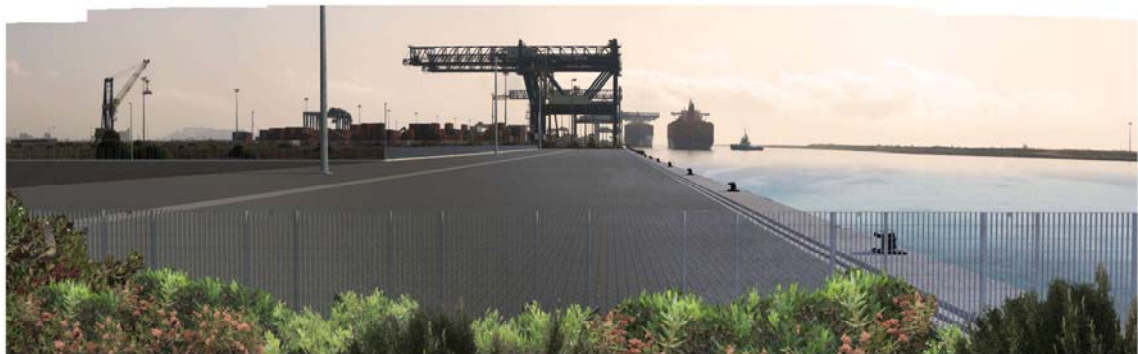
1. secondo lotto (opere a mare) della cantieristica;
2. terminal ro-ro presso l'avamposto Est.





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.

Detta riqualificazione 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 Sabauda 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 si servizio in località Porto Foxi;
4. prolungamento banchina del terminal contenitori.



1. Un altro importante intervento riguarda l'infrastrutturazione delle aree retrostanti le 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.



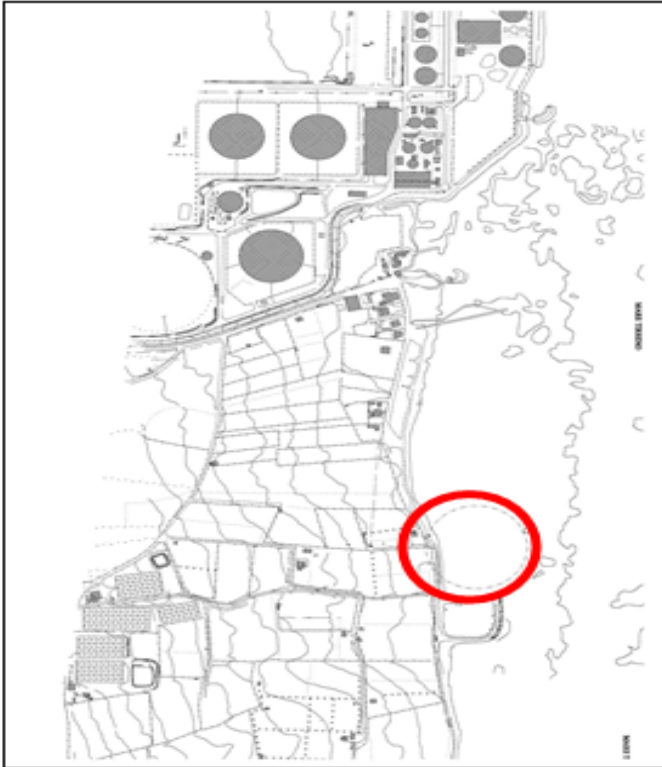
Anche il suddetto intervento è indipendente dagli altri e interferisce solo marginalmente con le attività portuali svolte nella zona. Nell'ordine di priorità figura, pertanto, come terzo intervento.

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, collegato con circa 80 porti al mondo e che nei prossimi anni si prevede possa raggiungere un milione di Teu's, è infatti necessario dotare le suddette aree dei principali servizi (viabilità, acqua, energia, illuminazione).

Tuttavia, l'annullamento della IV delimitazione da parte del Consiglio di Stato con sentenza n. 433/2014 del 03.12.2013 ha determinato la sospensione delle attività inerenti la progettazione e gli iter autorizzativi. Occorre, pertanto, risolvere la problematica che di fatto impedisce la realizzazione di importanti lavori che consentirebbero di utilizzare ampie aree portuali.



**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 negli iter 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**

La mancanza di un nuovo Piano regolatore non consente, nei porti del Nord della circoscrizione della ADSP 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'AdSP 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.

In attesa del completamento del passaggio delle consegne, 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

### 1. CAGLIARI

Il Programma triennale delle opere 2016 – 2018 e l'Elenco annuale delle opere 2016 sono stati adottati con decreto del Commissario straordinario della soppressa Autorità portuale di Cagliari n. 144 del 21.12.2015 e prevede i seguenti interventi:



	DESCRIZIONE INTERVENTO	ANNO 2016	ANNO 2017	ANNO 2018
1	Lavori di infrastrutturazione delle aree G2E destinate a funzioni portuali, industriali e servizi logistici – 2° lotto	€ 5.000.000,00	€ 4.138.415,67	€ 0,00
2	Completamento viabilità interna – 3° lotto	€ 2.000.000,00	€ 1.000.000,00	€ 0,00
3	Realizzazione del parco della Chiesa di S. Efisio presso l'avamposto est del Porto Canale	€ 975.432,28	€ 0,00	€ 0,00
4	Opere di infrastrutturazione primaria avamposti del Porto Canale per attività cantieristica – 2° fase	€ 15.000.000,00	€ 10.000.000,00	€ 0,00
5	Banchinamento avamposto per navi Ro Ro del Porto Canale – 1° fase	€ 0,00	€ 16.000.000,00	€ 19.000.000,00
6	Infrastrutturazione aree G1W e G2w	€ 10.000.000,00	€ 5.300.000,00	€ 0,00
7	Realizzazione darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi – 1° fase	€ 5.000.000,00	€ 5.000.000,00	€ 0,00
8	Prolungamento della banchina sul lato Nord est del Porto Canale	€ 0,00	€ 15.000.000,00	€ 19.500.000,00
9	Prosecuzione passeggiata water front lungo il Molo Dogana	€ 800.000,00	€ 0,00	€ 0,00
10	Realizzazione nuovo gate d'ingresso e dei locali destinati agli operatori portuali adibiti al controllo dei varchi presso il Porto Canale	€ 725.000,00	€ 0,00	€ 0,00
11	Riqualificazione Zona Via dei Calafati e IV regia	€ 1.000.000,00	€ 0,00	€ 0,00
12	Manutenzione e completamento dell'impianto fognario nell'ambito portuale	€ 1.000.000,00	€ 0,00	€ 0,00
13	Riqualificazione capannone Nervi Opere di consolidamento	€ 1.526.720,51	€ 910.000,00	€ 0,00
14	Riqualificazione capannone Nervi Sistemazione aree esterne	€ 2.971.355,03	€ 0,00	€ 0,00
15	Demolizione silos e riqualificazione aree circostanti zona Riva di Ponente	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
16	Demolizione relitti presenti nel Porto di Cagliari	€ 500.000,00	€ 0,00	€ 0,00
17	Riparazione muro paraonde Molo Foraneo di Levante	€ 300.000,00	€ 0,00	€ 0,00
18	Completamento della passeggiata a mare fronte la M.M. – 3° fase	€ 500.000,00	€ 0,00	€ 0,00
19	Realizzazione nuova stazione marittima sul Molo Sabaudò	€ 950.000,00	€ 0,00	€ 0,00
20	Manutenzione straordinaria impianto idrico Porto Canale	€ 1.000.000,00	€ 0,00	€ 0,00
21	Completamento passeggiata pedonale e ciclabile e sistemazione viabilità zona Su Siccu	€ 1.000.000,00	€ 0,00	€ 0,00

TOTALE: € 50.248.507,82 € 57.348.415,67 € 38.500.000,00

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 recentemente 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. Riqualficazione 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 (collegato con ottanta porti al mondo), 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 riqualficazione del Porto Vecchio per funzioni turistiche e da diporto. Verrebbe mantenuto, pertanto, solo il traffico passeggeri, che viaggiando con navi ro-ro necessita anche dei relativi servizi.

Il PRP ha previsto la realizzazione di una stazione marittima in posizione centrale nel Molo Sabauda, situata in prossimità della stazione ferroviaria e dei pullman, in modo da realizzare un centro intermodale per i passeggeri. In tale contesto è stato previsto l'ormeggio di n. 4 navi in contemporanea sul Molo con imponenti opere di scalettamento del medesimo.

Il P.r.p. ha previsto sul Molo Ichnusa un Terminal crociere mediante l'approfondimento dei fondali prospicienti l'omonima banchina.

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 ondosso determina la necessità di realizzare ulteriori opere.

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- Interventi ultimati

1

#### 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'AdSP, 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

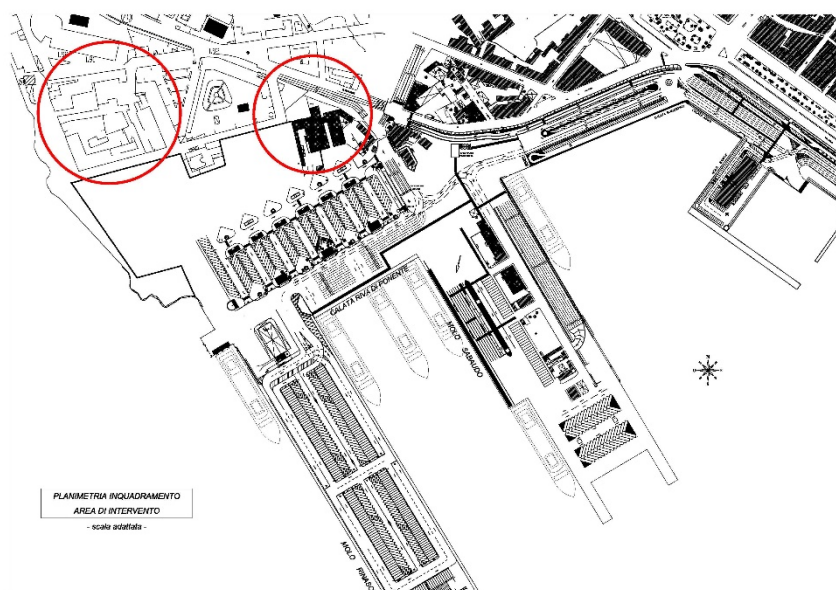
Il progetto, definitivamente ultimato ad aprile 2016 ha contemplato, anche per venire incontro alle necessità segnalate dalla Marina Militare: l'approfondimento dei fondali antistanti la banchina Garau e la testata del molo Ichnusa; una pulizia del fondale al piede della banchina Ichnusa; interventi 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 le 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 saranno 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 recentemente intervenuta di revoca del medesimo fallimento la data di ultimazione è ora fissata ad ottobre del 2018.

Importo dei lavori: 626.977,04 euro.

A- Interventi in corso di programmazione e progettazione  
3

### 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 verranno realizzati i seguenti interventi:

- consolidamento e messa in sicurezza dei cosiddetti corpi "B" (vano tecnico) e "C" (vano scale), 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;
- 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.
- il progetto definitivo è già stato sottoposto alla Regione Sardegna – Ufficio Tutela del Paesaggio per l'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del D.Lgs 42/2004.



Importo presunto dei lavori: 4.054.036,57 euro.

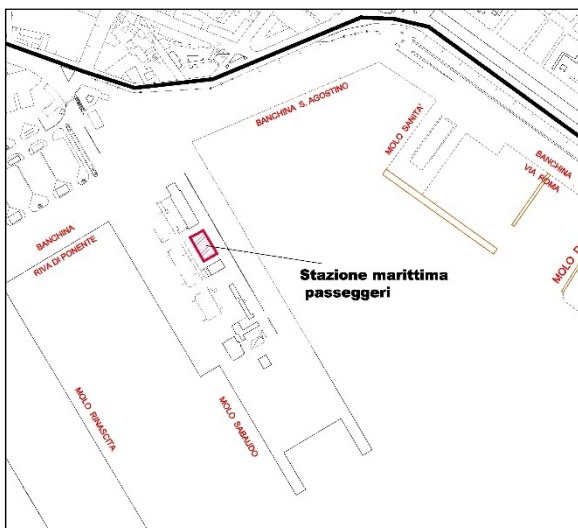
### Stazione marittima passeggeri provvisoria sul Molo Sabauda

L'intervento prevede la ristrutturazione del capannone sul molo Sabauo, un tempo officina dell'ex Azienda Mezzi Meccanici ed attualmente utilizzato per il deposito di materiali ed attrezzature da parte dell'Autorità Portuale.

All'interno dell'edificio sarà previsto quanto necessario per soddisfare le esigenze dei passeggeri in attesa di imbarco sulle navi di linea o appena sbarcati dalle stesse e, in particolare: sala d'attesa, bar (con annesso magazzino, spogliatoio e servizio privato), locale quadri e per il deposito di attrezzature varie (per pulizie, manutenzioni, etc.).

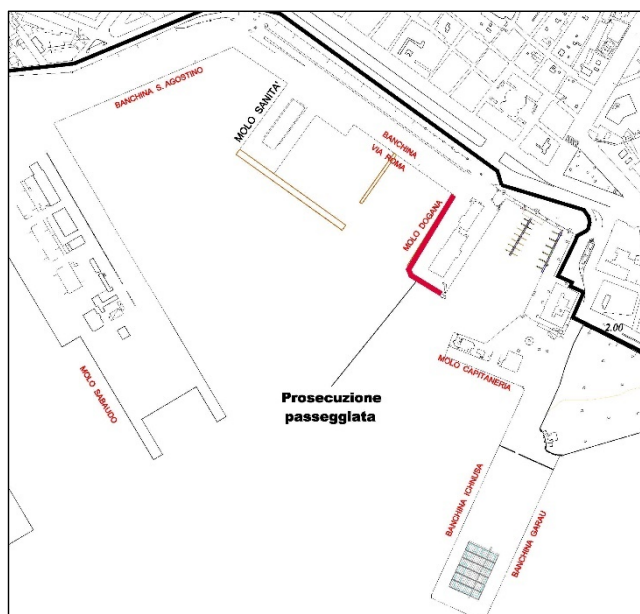
La parte del cortile retrostante il fabbricato verrà utilizzata per l'attività del bar con la sistemazione di gazebo, tavolini e sedie. La realizzazione dell'Intervento prevedrà una ulteriore valutazione sui tempi relativi al trasferimento, con realizzazione delle necessarie infrastrutture, del traffico ro-ro e ro-pax al Porto Canale.

Importo presunto dei lavori: 700.000,00 euro.



### Prosecuzione della passeggiata lungo il waterfront del Molo Dogana

Il progetto prevede il completamento della passeggiata già realizzata sul lungomare della calata via Roma.



lungo banchina in lastre di granito, ripristinando, ove possibile, quella già esistente.

Verranno 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

Importo presunto dei lavori: 676.162,92 euro.

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

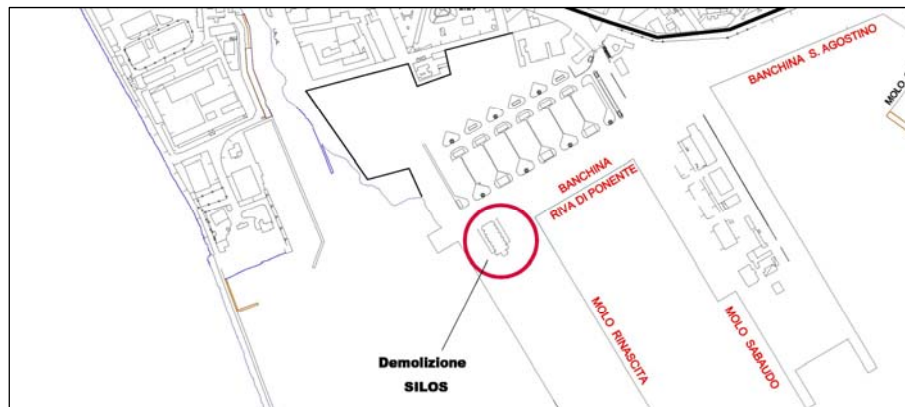
Alla fine dell'anno 2011 si è verificato un cedimento strutturale di una cella dei silos cerealicoli, con l'apertura di una breccia sulla parete e la fuoriuscita dei prodotti in essa contenuti.

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 presunto dei lavori: 1.000.000,00 euro.



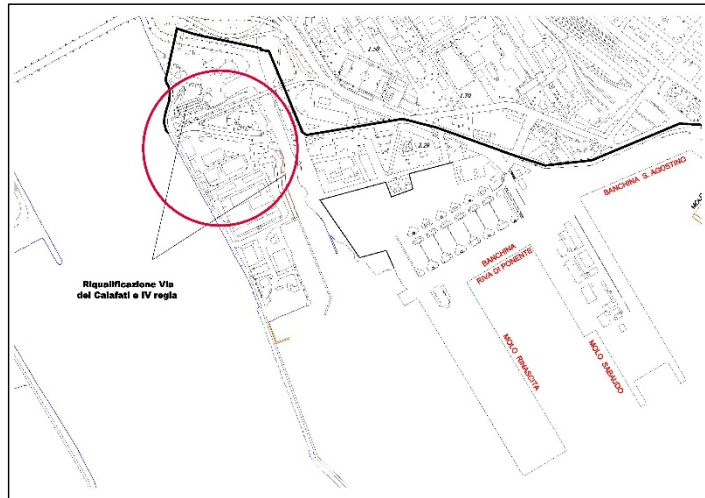
L'Ente a fine 2017, ha

temporaneamente sospeso la demolizione, in considerazione di manifestazioni di interesse per la riconversione della struttura con finalità turistico-recettive, rappresentate da primari operatori alberghieri e crocieristici. Progetto che potrebbe interessare gruppi alberghieri e o società che si muovono nel mercato crocieristico.

### 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.

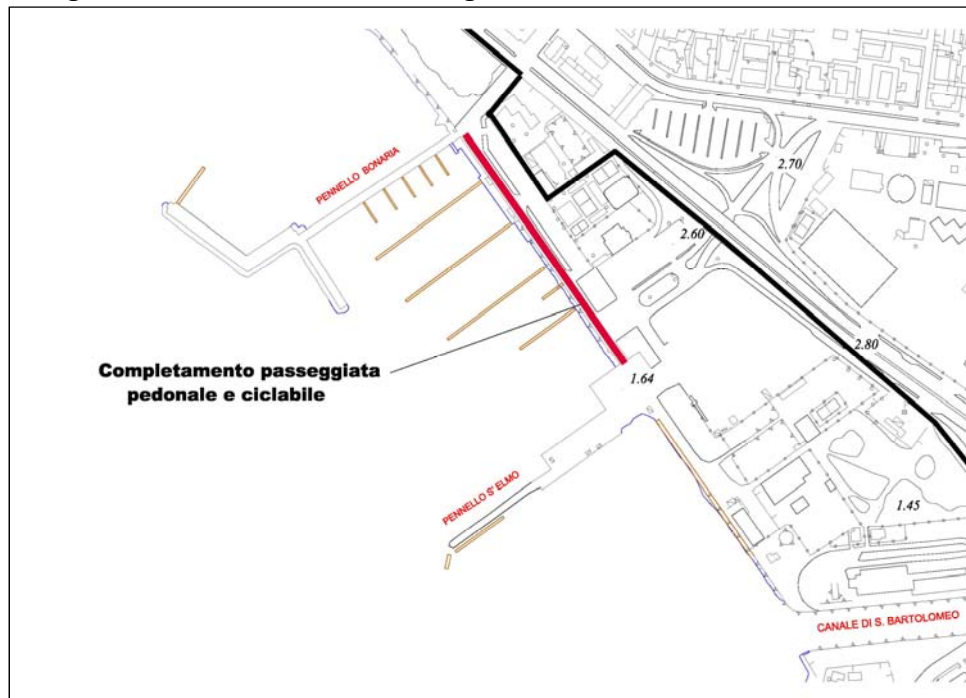
L'Ente, al fine di completare il progetto regionale, ha previsto l'intervento di cui trattasi con il quale verranno manutenzionate le opere portuali di protezione (cioè la scogliera), realizzati degli scali di alaggio e ristrutturata la viabilità esistente.



Importo presunto dei lavori: 1.000.000,00 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.



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.

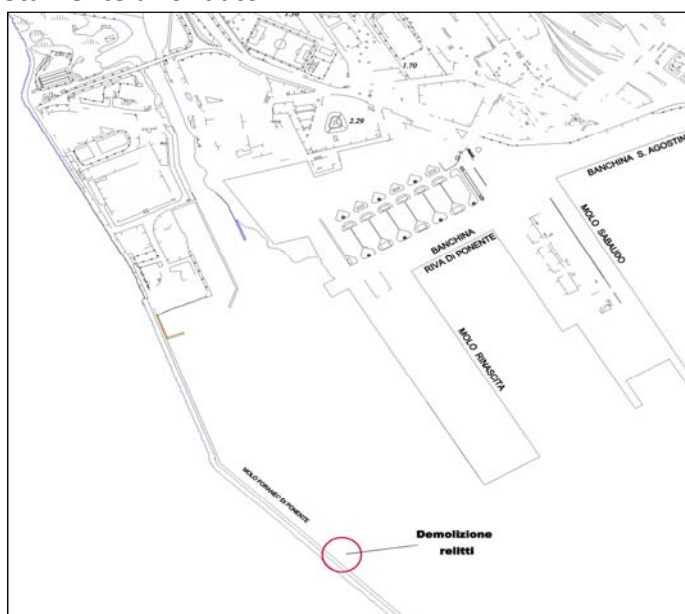
Per quanto concerne il Porto Vecchio è previsto un collegamento al collettore comunale a beneficio di alcune utenze site sul molo Capitaneria tramite idonee tubazioni; identica necessità riguarda la calata dei Trinitari nella zona di Su Siccu. Relativamente al Porto Canale ci si prefigge l'obiettivo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

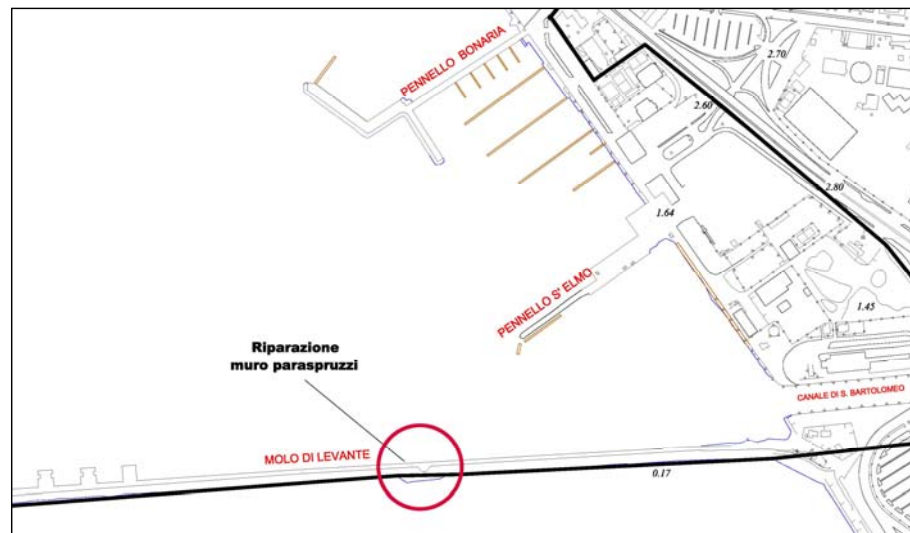
provvedere alla rimozione dei succitati relitti attraverso la demolizione, il recupero e lo smaltimento in discarica o ferriera dei materiali recuperati.  
Importo presunto dei lavori: 100.000,00 euro.

#### 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.



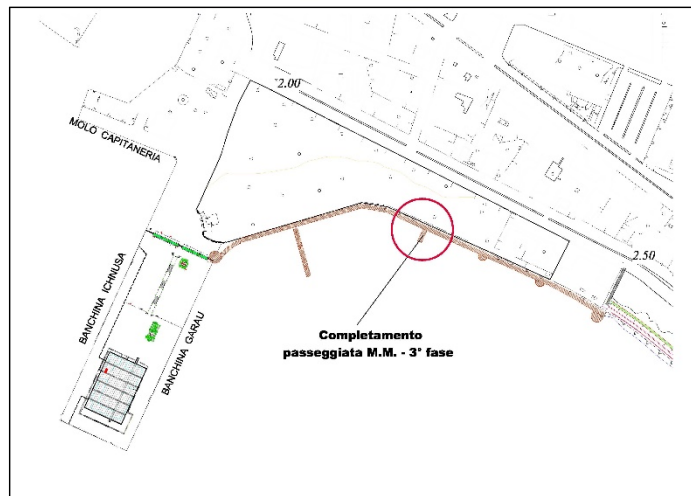
Importo presunto dei lavori: 300.000,00 euro.

#### 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'Ammiragliato 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

comprende unicamente la fornitura ed installazione degli arredi portuali (parabordi, bitte, ecc.) e delle indispensabili dotazioni impiantistiche (elettriche, idriche, fonia/dati ed accessorie).

Importo presunto dei lavori: 278.688,53 euro.

## B- PORTO CANALE

### B- Interventi ultimati

1

#### 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 m<sup>2</sup> 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 frontaliere (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- Interventi in corso di programmazione e progettazione

2



Occorre preliminarmente evidenziare che con sentenza del Consiglio di Stato n. 433/2014 depositata il 3/12/2013 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 m<sup>2</sup>: 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.

#### 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.

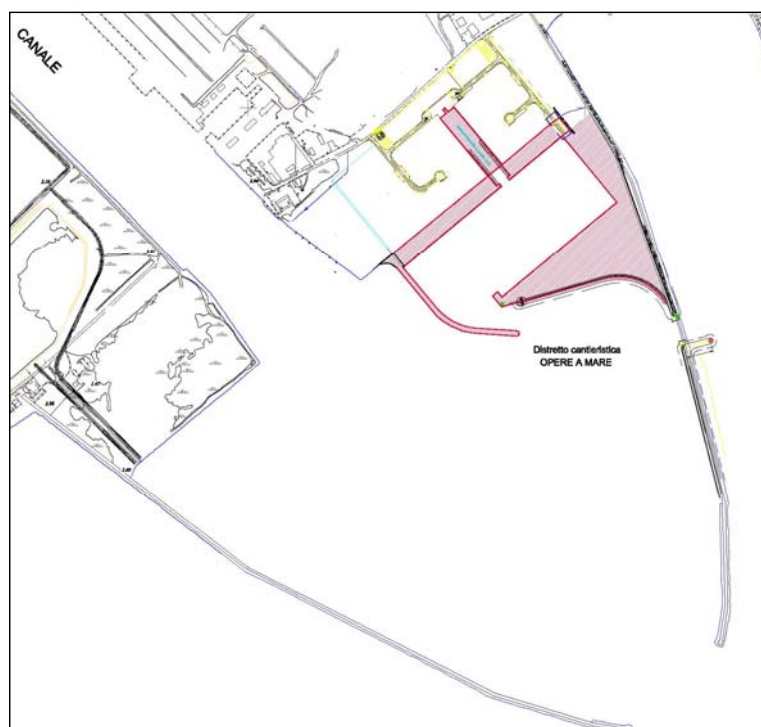
Oltre all'insediamento di nuove iniziative, le opere consentiranno il trasferimento delle attività di cantieristica e di rimessaggio attualmente insediate nella zona di Su Siccu e di Sa Perdixedda del Porto Vecchio di Cagliari, che è opportuno vengano svolte in aree meno pregiate e comunque non in prossimità 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.

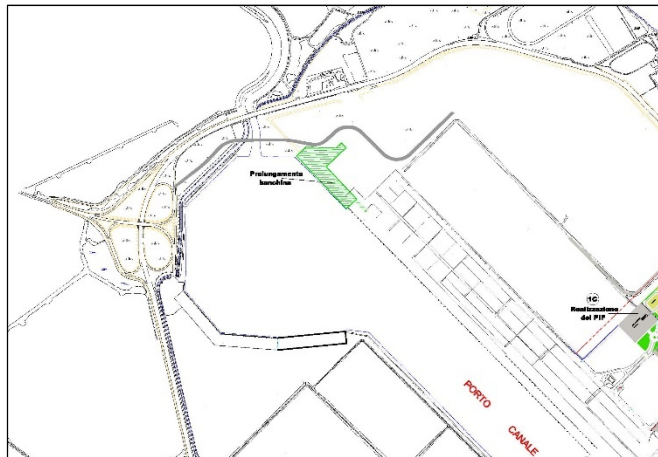
#### Proseguimento del banchinamento del lato di Levante

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 m<sup>2</sup>.

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 m<sup>2</sup> 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.





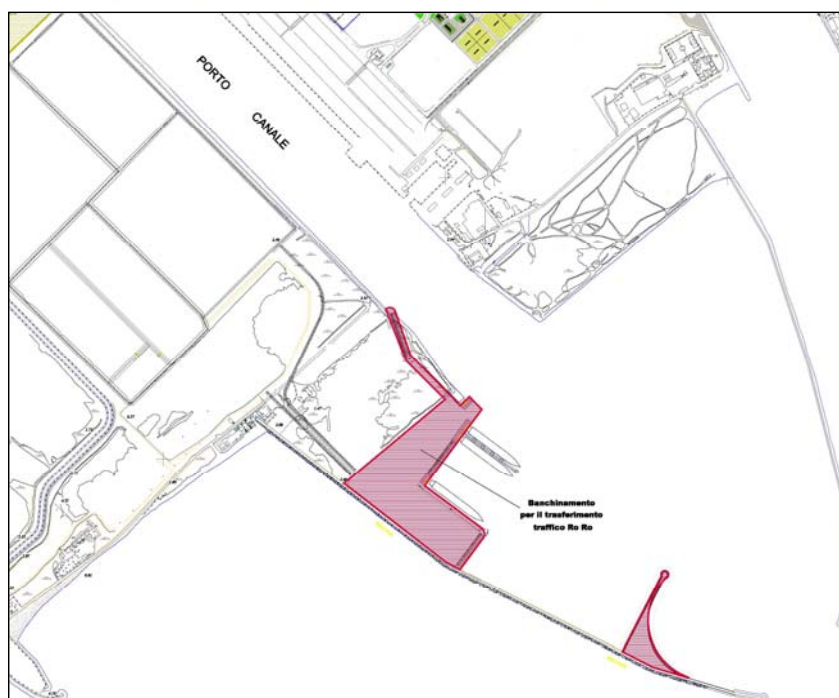
La parte settentrionale del porto, in prossimità del bacino di evoluzione, potrà essere così utilizzata per l'ormeggio di navi con elevato dislocamento (fino a 100.000 DWT) servite da gru terrestri di portata fino a 60 t a 10 m. Con decreto del Commissario n.79/16 del 16.05.2016, rilevato che

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.

#### Nuovi banchinamenti per il trasferimento del traffico ro-ro nell'avamposto Ovest

Negli specchi acquei prospicienti l'avamposto occidentale saranno realizzati cinque nuovi ormeggi per navi ro-ro, come previsto dal piano regolatore portuale. Il terminal consentirà il trasferimento dei traffici di veicoli commerciali con navi ro-ro, privilegiando gli ormeggi esistenti del Porto Vecchio per il traffico passeggeri (di linea e in transito con navi da crociera).

Il 1° lotto funzionale prevede la realizzazione di quattro attracchi (di cui uno lungo il canale navigabile ed i restanti negli specchi acquei antistanti l'avamposto), dei relativi piazzali di imbarco con una fascia pavimentata larga 35 m circa e di un approfondimento del fondale fino alla quota di -10 m s.l.m.m. al fine di consentire le manovre di ormeggio o disormeggio.



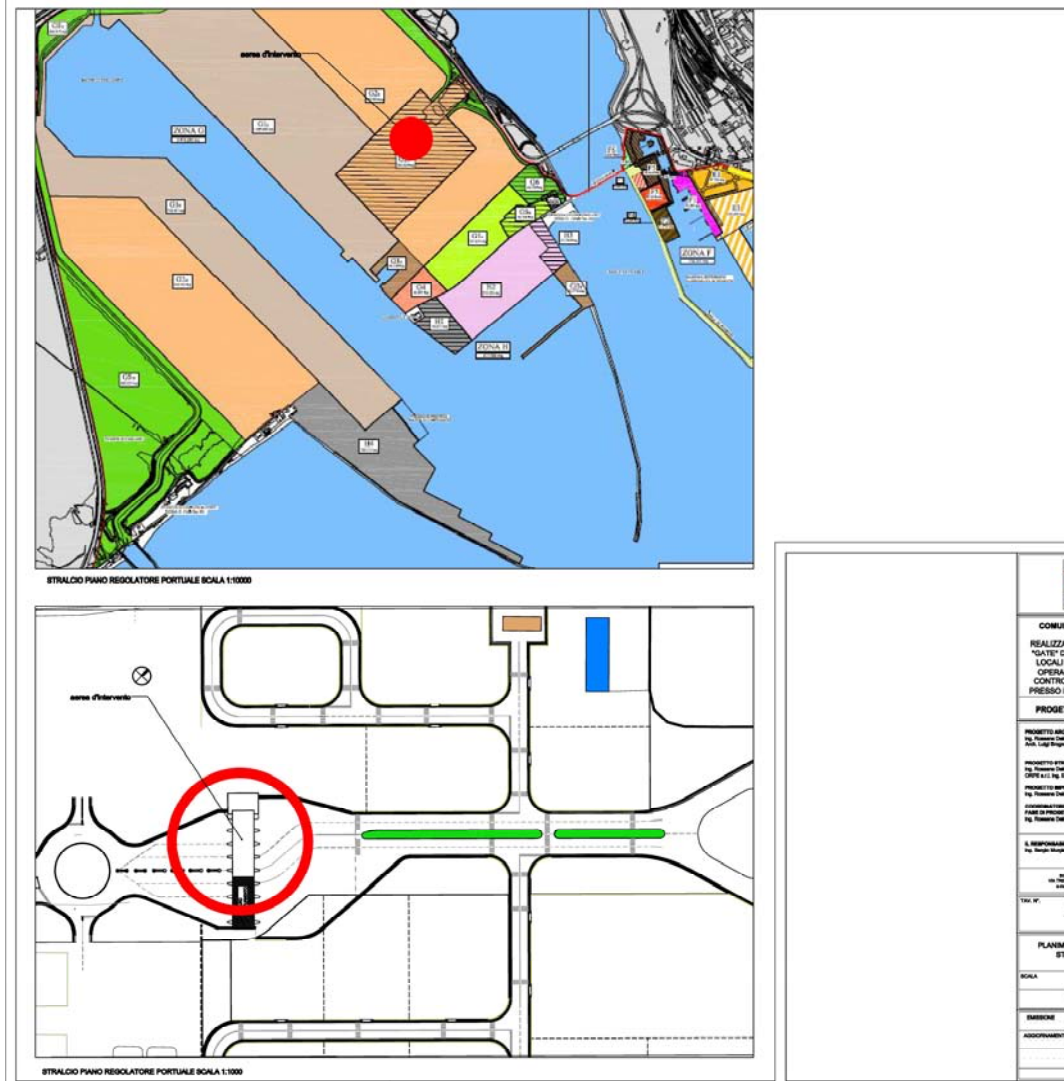
Importo presunto dei lavori (1° lotto): 35.000.000,00 euro.

#### Nuovo “gate” di ingresso e locali destinati agli operatori adibiti al controllo dei varchi

L'intervento è necessario al fine di rendere operativa la modifica del circuito doganale, prevedendo un nuovo ingresso ed un nuovo edificio destinato ad ospitare i locali per gli operatori addetti al controllo dei varchi di transito al terminal container. La posizione dell'attuale varco doganale non si “interfaccia” infatti in modo corretto con la nuova distribuzione planimetrica dell'area portuale che si è venuta a configurare in seguito ai lavori di infrastrutturazione delle aree G2E\*.

Il progetto prevede:

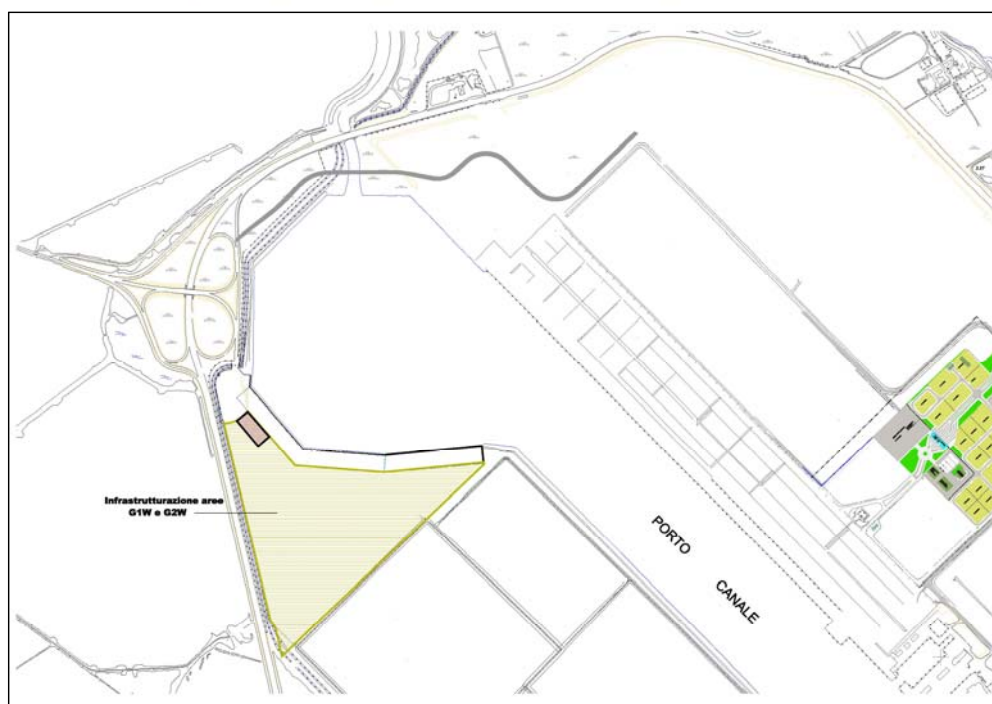
- la realizzazione di 4 varchi di accesso, con la possibilità, in futuro, di realizzarne altri 4 in ampliamento. La pensilina sarà costituita da strutture portanti metalliche e copertura in lamiera grecata;
- il nuovo edificio destinato ad ospitare i locali per gli operatori addetti al controllo dei varchi. Questo è costituito da una costruzione compatta, a pianta rettangolare, parzialmente “coperta” dalla pensilina per dare continuità alla protezione degli agenti atmosferici;
- l'impianto di illuminazione esterna a servizio della pensilina controllo varchi. Al fine di agevolare la manutenzione gli apparecchi di illuminazione saranno installati sotto la pensilina mediante sistema a catene, collegate ad idonei argani a fune in grado di movimentare 4 lampade 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.



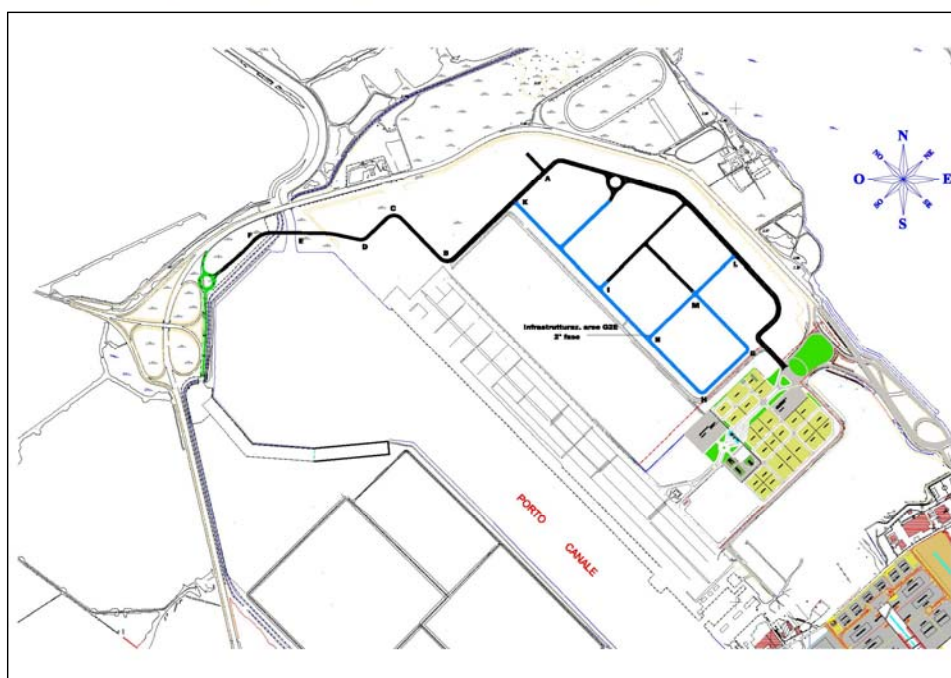
Importo presunto dei lavori: 642.325,28 euro.

#### 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.

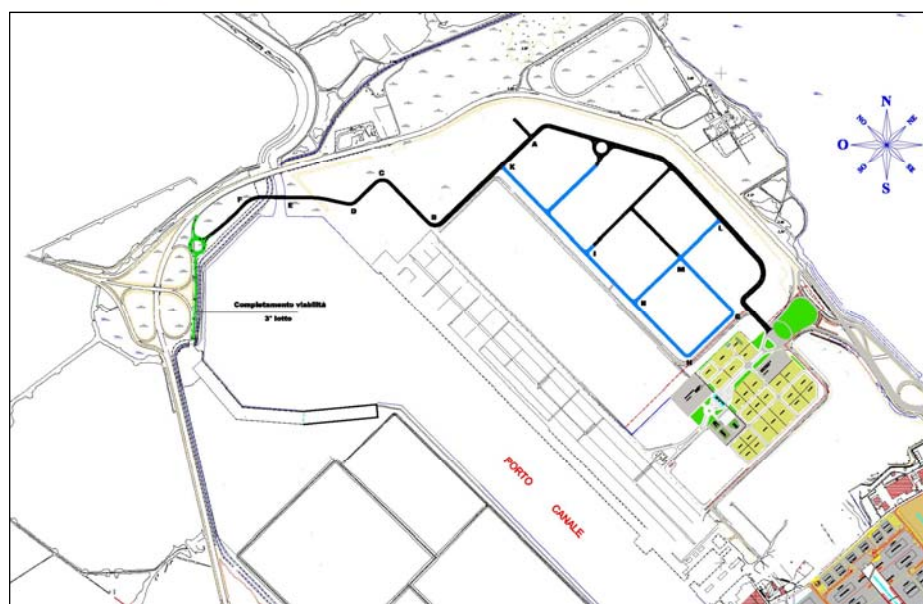


Importo presunto dei lavori: 8.138.415,67 euro.

#### Completamento della viabilità interna - 3° lotto

L'intervento costituisce un 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.

Con decreto del Commissario n.78/16 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: 1.187.822,52 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- Interventi in corso di programmazione e progettazione  
1

#### 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.

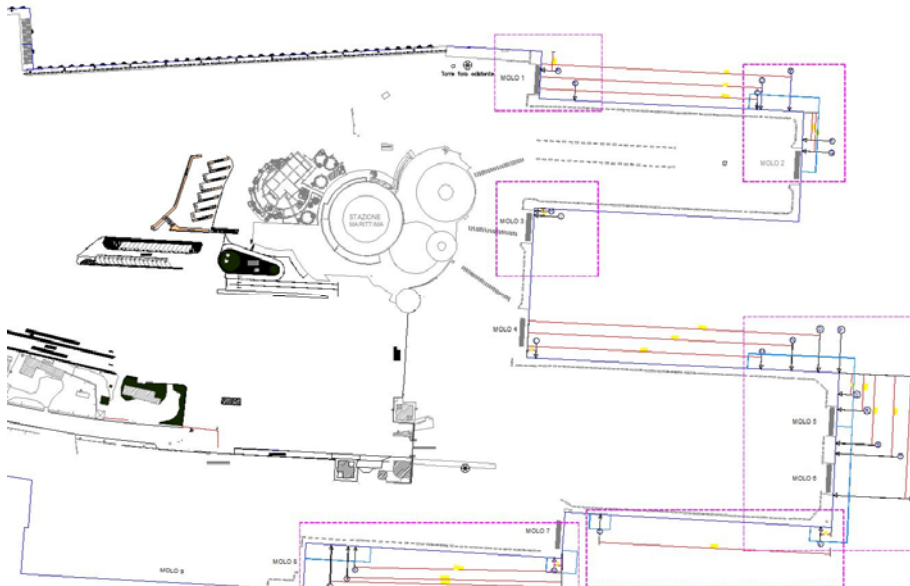
## 2. OLBIA – GOLFO ARANCI – PORTO TORRES

Tra i lavori previsti nel Programma annuale e triennale delle opere 2018-2020 rientrano:

OLBIA

Lavori per l'eliminazione delle sgrottature dei moli Isola Bianca.

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

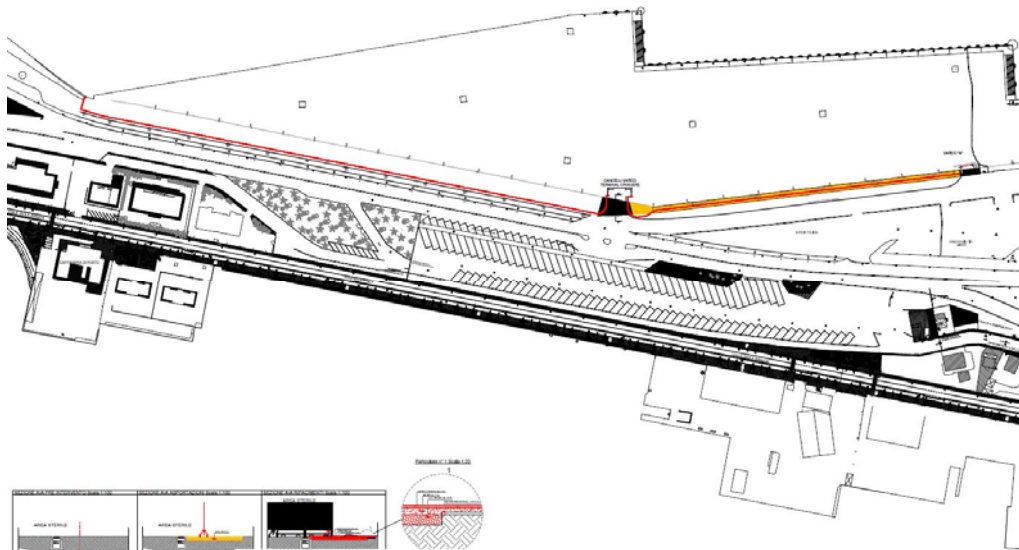


Area intervento dei lavori per l'eliminazione delle sgrottature dei moli Isola Bianca

Lavori di delimitazione del molo 1 bis.



Con tale intervento, l'Ente si propone di delimitare i piazzali e creare uno spazio per lo stoccaggio dei mezzi pesanti e mezzi commerciali in arrivo e partenza nel porto Isola Bianca.



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.

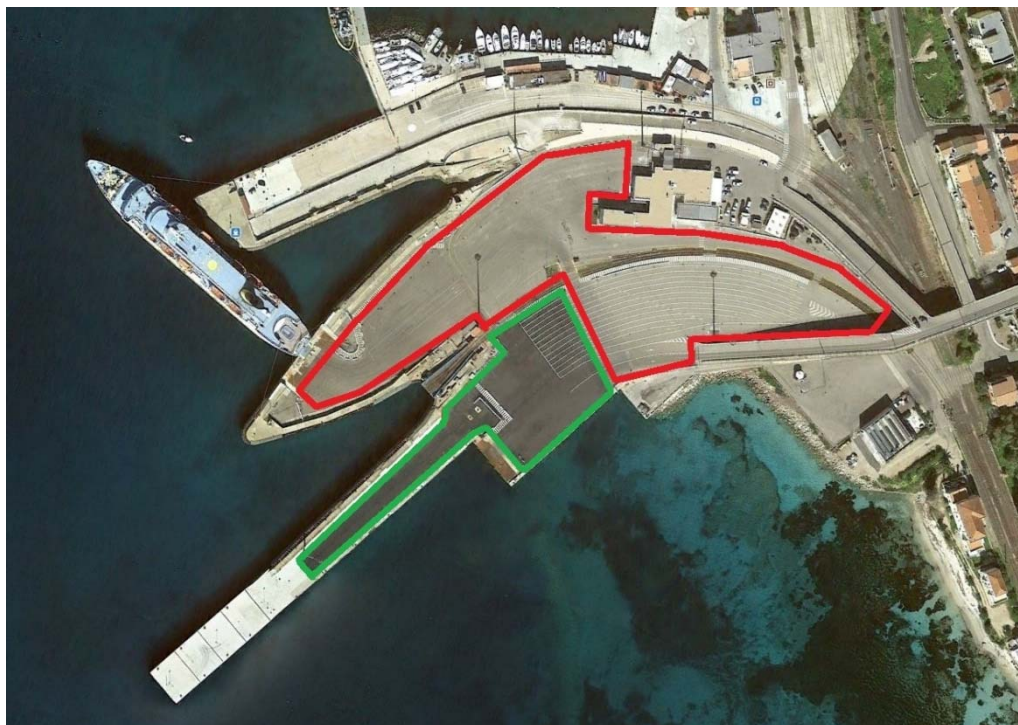
I due predetti interventi fanno parte di un intervento più ampio, dell'importo di € 6.756.099,23 inserito nel Programma Triennale delle OO.PP. 2018/20 denominato come "Lavori di manutenzione straordinaria dei viali di ingresso al Porto Isola Bianca,

degli accessi ai varchi di sicurezza, delle aree parcheggi mezzi pesanti e nuova realizzazione della segnaletica stradale elettronica e del sistema di videosorveglianza”

## GOLFO ARANCI

### Lavori di rifacimento del manto bituminoso nel porto commerciale

A completamento dei lavori eseguiti nel 2017 nell’area del pontile Est, verrà realizzato un nuovo manto bituminoso nella restante area del porto ad accesso ristretto. Verranno altresì adeguate al nuovo assetto portuale, la segnaletica stradale orizzontale, i percorsi pedonali e le aree di sosta. Saranno infine ristrutturati i 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 consentirà la messa in sicurezza della rampa e dell’area di accesso al porto di competenza dell’ADSP. È prevista una approfondita ristrutturazione delle strutture portanti, con una particolare attenzione all’inserimento nel contesto paesaggistico. È in corso una conferenza di servizi asincrona per l’acquisizione dei pareri in merito.



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 la quale l'Ufficio Tecnico della sede di Porto Torres ha già redatto il progetto preliminare. Per quanto riguarda tale opera, come predetto, attualmente sono in fase di acquisizione i nulla osta sul progetto definitivo e il decreto VIA, di prossima emissione. 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. Con l'approvazione da parte del Comitato Portuale, in data 1 marzo 2012, è stato dato il via al nuovo piano della viabilità portuale di Porto Torres, con il quale, previa analisi delle principali criticità che caratterizzano l'area portuale (Porto Commerciale o Storico) sotto il profilo della circolazione, della sosta, del trasporto privato e pubblico, vengono individuate le linee di intervento. I futuri lavori permetteranno di realizzare un'agevole rete di collegamento porto – città e direttrici provinciali e statali. In riferimento al Piano suddetto sono state avviate le pratiche per l'aggiudicazione di uno stralcio operativo per la realizzazione della segnaletica orizzontale e verticale della nuova viabilità.

Ulteriori opere previste nei Porti di Porto Torres, inseriti nell'elenco annuale delle opere per l'anno 2018, sono:

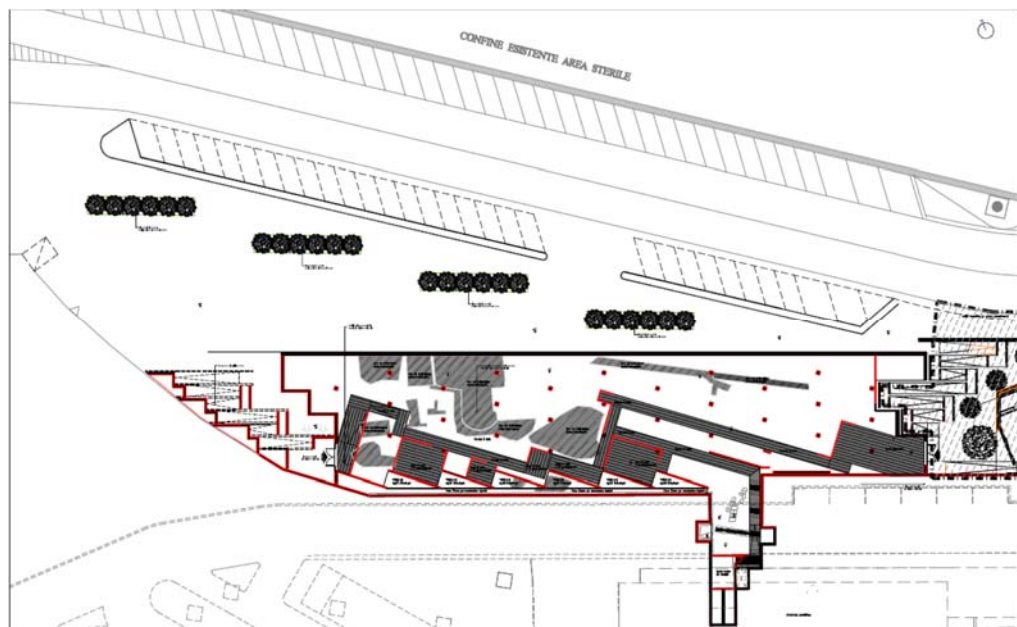
Realizzazione dello scalo di alaggio e varo per le imbarcazioni

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'ufficio tecnico della sede di Porto Torres ha già redatto il Progetto Preliminare.

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

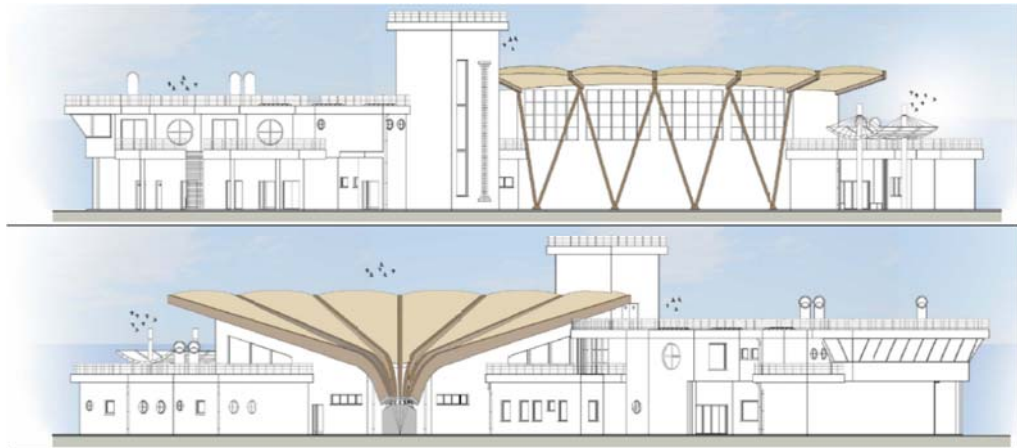
Sempre l'ufficio tecnico della sede di Porto Torres ha predisposto tre progetti anch'essi di importanza strategica del porto:

Riqualificazione, manutenzione e completamento aree archeologiche porto commerciale.



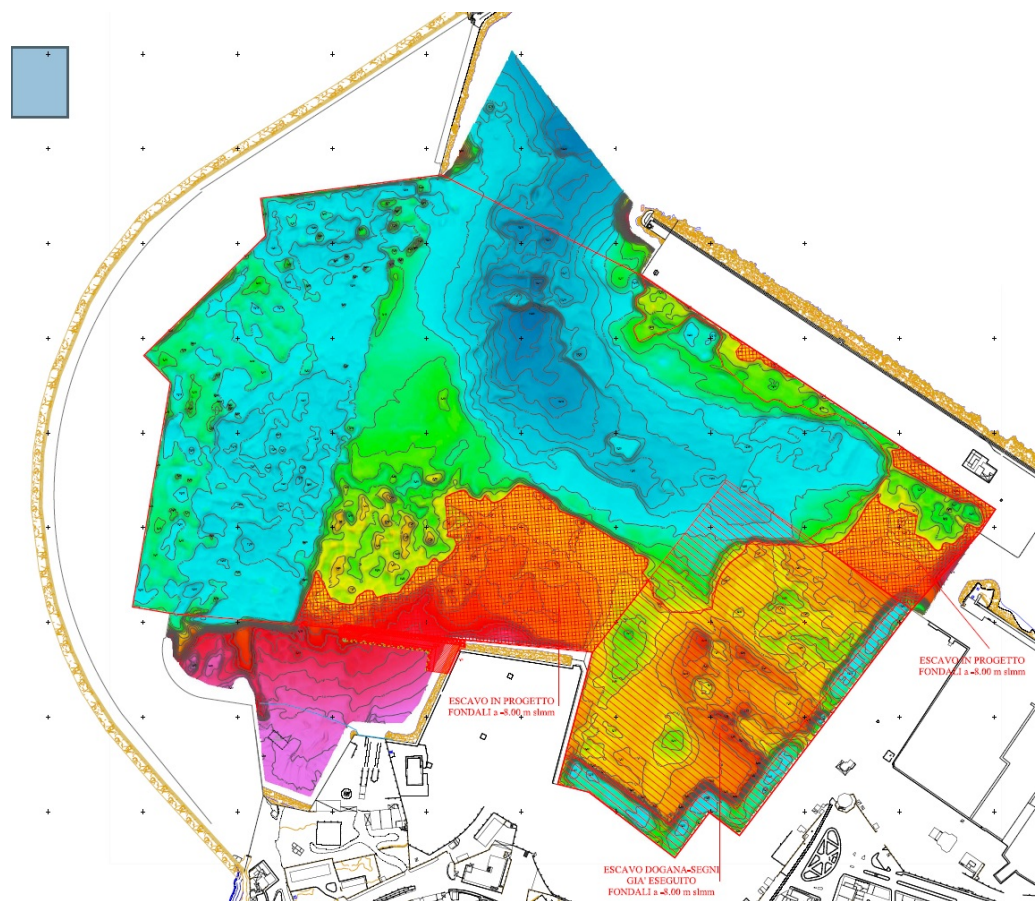
Area intervento della riqualificazione, manutenzione e completamento aree archeologiche porto commerciale

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.

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.

### 2.2.3 MANUTENZIONI

Di fondamentale importanza per l’AdSP 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 la città e il suo porto.

Per quanto concerne le manutenzioni, sia ordinarie che straordinarie, nel Programma annuale 2018 sono stati previsti i seguenti affidamenti prioritari riguardanti i dragaggi e la manutenzione dei fondali:

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’area di intervento e delle possibili interferenze tra le operazioni di movimentazione dei sedimenti e le attività del mare, sia quelle legate alla pesca ed allevamento, sia quelle legate alle altre attività economiche che si svolgono nel Golfo.

Al fine di valutare gli aspetti ambientali marini interessati dai possibili interventi, nell’ottica della maggior tutela degli stessi e alla luce della profonda revisione normativa in corso, occorre sviluppare un percorso di programmazione, di

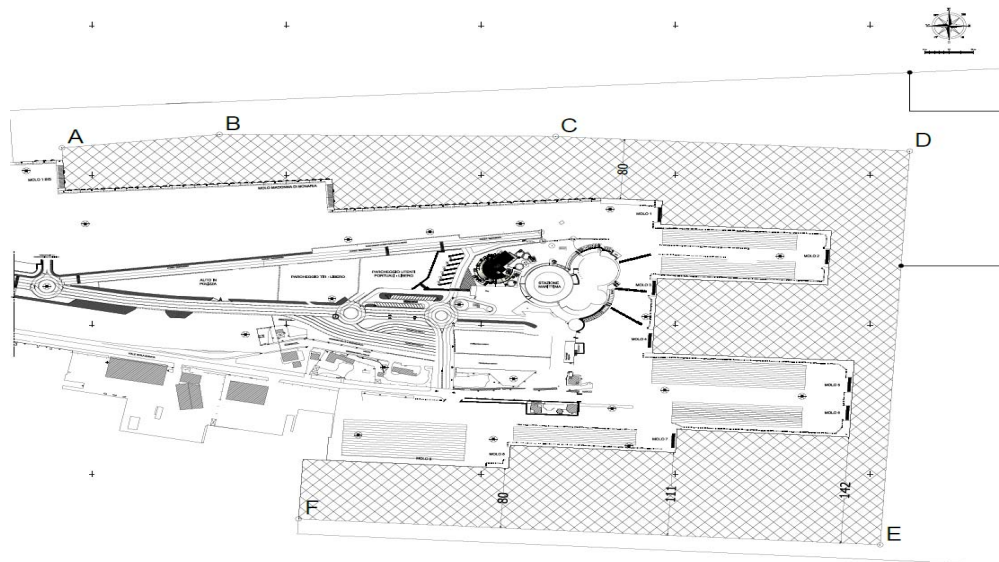
progettazione e realizzazione delle attività di movimentazione dei sedimenti e relativa individuazione di un sito per il deposito dello stesso.

Gli interventi principali che si intendono avviare in materia di manutenzioni riguardano:

**Porto di Olbia – Lavori di manutenzione fondali della canaletta di accesso al porto di Olbia.**



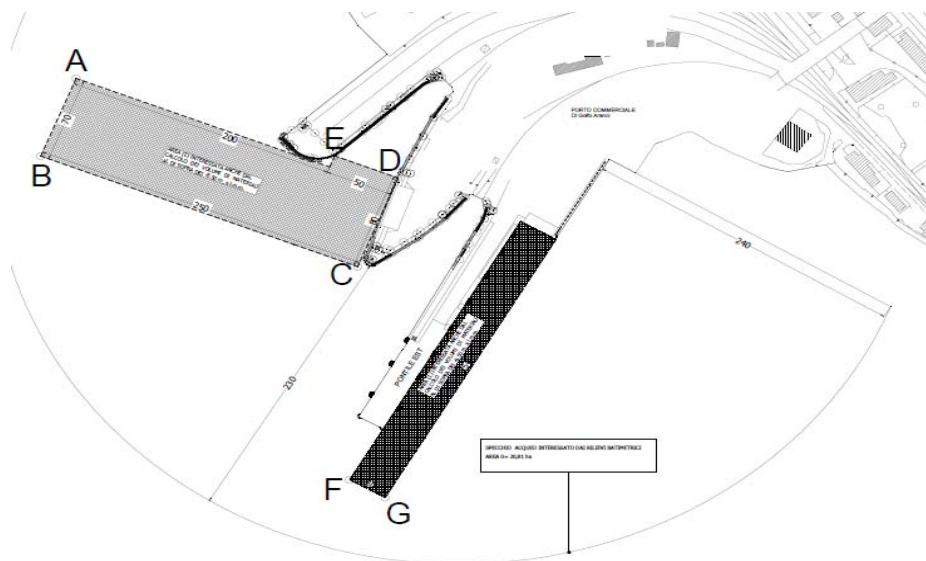
**Porto di Olbia – Lavori di manutenzione fondali degli accosti del porto Isola Bianca e del bacino di evoluzione.**



**Porto di Olbia – Lavori di manutenzione fondali degli accosti del porto Cocciani**



Porto di Golfo Aranci – Lavori di manutenzione fondali degli accosti del porto di Golfo Aranci.



Accordo Quadro ai sensi dell'art. 54 del d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50

L'appalto ha per oggetto principale i “Lavori per la manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell’ambito portuale e aree demaniali – quadriennio 2018 – 2021” con riferimento alla circoscrizione territoriale dell’Autorità di sistema portuale, sede territoriale di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, costituita dalle aree demaniali marittime e relativi manufatti, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei. L’esecuzione dell’appalto sarà regolato dagli elaborati facenti parte l’accordo quadro, così come definito dal Codice degli appalti, art. 54 del D.Lgs. n.50 del 18 aprile





2016 e ss.mm.ii. Con tale attività l'Ente intende effettuare la manutenzione dei manufatti portuali, delle infrastrutture, delle banchine, delle aree demaniali in genere. È prevista l'estensione del citato Accordo Quadro anche alla Banchina Commerciale del Porto di Santa Teresa di Gallura. Con Deliberazione del Comitato portuale del 29 luglio 2016 è stato vincolato il fabbisogno finanziario per il suddetto Accordo dal quale si evince che la spesa complessiva ammonta a € 18.821.197,24. L'esigenza è di operare una costante manutenzione delle aree demaniali e dei Porti di Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres e Santa Teresa di Gallura, all'interno della circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale in tutte le aree di cui al D.M. 5 marzo 2008 di rettifica del D.M. recante "limiti della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci.

#### 2.2.4 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 si deve evidenziare che la realizzazione di tali nuovi porti è destinata prevalentemente alle Merci (container). I porti del Nord-Sardegna, invece, sono caratterizzati dalla presenza di navi ro-pax che trasportano contemporaneamente merci e passeggeri. Per tale tipo di trasporto, dato il ruolo fondamentale del sistema combinato, 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 dall'inefficienza dei processi decisionali e di planning, dall'inadeguatezza istituzionale, dalle carenze gestionali, organizzative e dall'arretratezza normativa.

Lo sviluppo dei porti deve essere separato dal pernicioso effetto prodotto all'ambiente urbano 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'AP del Nord Sardegna può essere considerata un precursore di questa integrazione con un sistema portuale, già ampio all'origine.



Il testo del c.d. “Correttivo” di cui al decreto legislativo n. 232/2017 prevede 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 2018 attivare le procedure di approvazione del documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS).

Inoltre, secondo quanto previsto dal decreto legislativo n. 232/2017, 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 2019.

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 parecchie 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.

## 1. CAGLIARI

Le previsioni del PRP vigente e degli strumenti programmatori sono finalizzate allo sviluppo dei traffici e delle attività connesse, da attuarsi con la realizzazione delle necessarie opere infrastrutturali (soprattutto nel Porto Canale) che consentano di poter disporre di terminal specializzati e di aree infrastrutturate per lo svolgimento di attività di logistica o comunque di manipolazione delle merci.

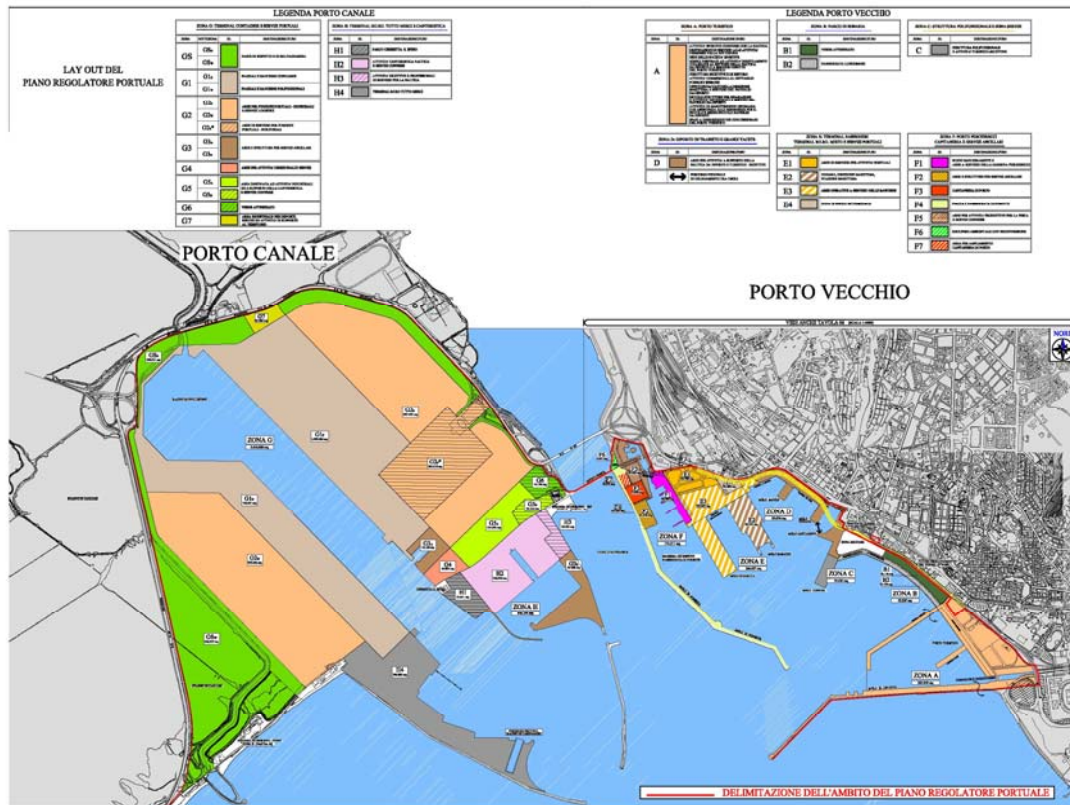
Come tutti i piani in essere e quello che saranno predisposti il Piano regolatore portuale vigente sarà sottoposto agli "indirizzi" del Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS).

L'attuale PRP ha seguito l'iter di approvazione previsto dal previgente articolo 5 della legge n. 84/1994, ed è stato definitivamente approvato con Deliberazione della Giunta della Regione autonoma della Sardegna n. 18/13 del 20.05.2015.

Con Deliberazione n. 8/16 del 19.02.2016 la Giunta della Regione autonoma della Sardegna ha preso atto delle modifiche non sostanziali apportate al PRP con gli adeguamenti tecnici funzionali sotto indicati:

- adeguamento tecnico funzionale del PRP – realizzazione del distretto della cantieristica nell'avamposto est del Porto Canale: parere favorevole n.46 del Consiglio Superiore dei LL.PP. reso nell'adunanza del 21/09/2011

- adeguamento tecnico funzionale del PRP – nuovo Terminal ro - ro nell'avamposto ovest del Porto Canale: parere favorevole n.46 del Consiglio Superiore dei LL.PP. reso nell'adunanza del 22/09/2015.



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

Con determinazione 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 "preparere motivato", con indicazione di tutte le fasi successive finalizzate al completamento della fase di VAS. All'attualità, a seguito dei pareri del C.S.LL.PP. e del Servizio SVA, gli organi dell'Ente dovranno rivedere le proprie posizioni, e se necessario d'intesa con i comuni interessati, ritrasmettendo gli elaborati modificati.

Con nota prot. 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 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 dovranno essere fatte in seguito all'adozione del Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS).

### 3. 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'AdSP 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'AdSP di coinvolgere, con nota prot. 7008, in data 30.06.2015, il Servizio SVA della RAS. Le linee guida per lo sviluppo del PRP, in fase di VAS, appariva, infatti, non più condiviso dagli stessi soggetti che lo avevano promosso. Dopo un incontro con l'Autorità portuale, a dicembre 2015, il Servizio SVA della RAS, con nota del 24 febbraio 2016, confermava le preoccupazioni dell'Ente sulle attività della VAS del nuovo PRP di Porto Torres e avvalorava la necessità di coinvolgere tutti gli Enti a livello regionale, interessati, in ogni modo, alla programmazione del porto turritano, attraverso una apposita conferenza di servizi, finalizzata a comprendere la necessità di una revisione dell'intesa sullo sviluppo del nuovo PRP. Durante l'attività interna per la preparazione della conferenza si è appreso di un'avanzata attività riguardante la richiesta di autorizzazione di



un deposito di GNL. Infatti Il Consorzio Industriale e Provinciale di Sassari, con nota ricevuta al prot. 5400, in data 24/05/2016, comunicava la richiesta di un assenso preliminare in merito alla necessità di ottenere una concessione demaniale marittima nell'area del Porto Industriale di Porto Torres, al fine di realizzare un deposito costiero di Gas Naturale Liquefatto – GNL – con terminal di carico/scarico nave da realizzarsi nella c.d. banchina ASI.

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

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 dalla nuova 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 vigenza.





## 3. IL SOFTWARE DI SISTEMA

### 3.1 LA GOVERNANCE ORGANIZZATIVA

L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, per rispondere al meglio ai compiti ed alle attribuzioni assegnatole, ha necessità di definire un nuovo modello organizzativo che possa interpretare la *vision* di sistema introdotta dalla legge n. 84 a seguito della Riforma del 2016.

Nel definire la nuova struttura organizzativa dell'AdSP si dovrà dunque tenere innanzitutto conto del *core business* dell'Ente, cioè delle attività istituzionali cui la stessa è preposta.

In secondo luogo dovranno essere considerati:

- la consistenza "teorica" complessiva del personale dell'AdSP, quale risultante dalla sommatoria delle piante organiche della ex Autorità portuale di Cagliari e della ex Autorità portuale di Olbia;
- la distanza fisica tra i due porti già sede delle suddette Autorità portuali ed ora centri amministrativi di riferimento del Sistema;
- la presenza di personale dell'AdSP presso i porti di nuova acquisizione rispetto a quelli già governati dalle due soppresse Autorità portuali.

Procedendo in tale direzione risulta imprescindibile evitare qualsiasi forma di duplicazione funzionale nelle due sedi di Cagliari e Olbia: i centri di responsabilità delle diverse attività dovranno infatti fare capo a dirigenti collocati presso l'una o l'altra sede, ciascuno, in ogni caso, con autonome e distinte competenze prescindenti dall'ubicazione della sede dirigenziale.

L'impianto organizzativo si fonderà, dunque, su articolazioni di *line* e di *staff*. Le articolazioni di *line* sono individuate in "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 articolazioni sopra indicate sono affidate due *mission* di natura generale, ricondotte ad uffici/aree ed in base alle quali, successivamente, potranno essere declinati anche gli obiettivi e programmi oggetto di valutazione dell'OIV.

Come sopra accennato, detta impostazione funzionale prescinde dall'ubicazione territoriale degli uffici. Ciò, comunque, non può incidere sull'attuale allocazione del personale, al quale, se non a fronte di una richiesta di mobilità territoriale volontaria, verrà garantita la permanenza presso la sede di lavoro in essere.

A ciascuna Direzione verrà dunque assegnato del personale suddiviso per profili professionali e distribuito per gradazioni di livello e sede di servizio. Presso ogni ufficio/area di Direzione opererà almeno un funzionario-quadro al quale potrà essere attribuita la cura delle corrispondenti *mission*. Al funzionario-quadro in servizio presso



sede diversa rispetto a quella del proprio direttore potranno essere da questi assegnate funzioni istruttorie di rilevanza territoriale. I funzionari-quadro di ciascuna sede si avvarranno del personale in servizio presso la stessa sede.

Occorre comunque tener presente che, in questo senso, l'ostacolo oggettivo legato principalmente al fatto che si instaura nel personale impiegato in sede differente rispetto a quella della Direzione di appartenenza può essere superato ricorrendo ad una forte impronta informatica dei procedimenti. Il presupposto per il buon funzionamento dell'apparato sopra descritto è quindi rappresentato dall'esistenza di una efficiente e capillare intranet aziendale, attraverso cui sarà veicolata la documentazione rilevante.

L'Ente, in conformità a quanto previsto dall'articolo 6-bis della legge n. 84/1994, provvederà a dotarsi anche dell'Ufficio territoriale di porto presso la sede di Olbia, conformandosi, ai fini dell'istituzione di questo, alle Linee guida in corso di definizione da parte di Assoporti e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Pertanto risulta imprescindibile pervenire in tempi rapidi a:

- dematerializzazione documentale;
- potenziamento dell'ICT aziendale;
- implementazione diffusa della firma digitale.

L'approccio sopra descritto si basa, come detto, sul principio teorico della "piena occupazione", ovvero che le posizioni previste dalle vigenti e rispettive piante organiche siano completamente coperte. Ciononostante, si rende necessaria l'integrazione delle risorse umane a disposizione dell'Ente proprio in ragione della necessità di garantire la presenza di presidi dell'Autorità nei porti di nuova acquisizione. A tal fine si dovrà provvedere alla richiesta di ampliamento della pianta organica complessiva, ivi compresa la futura integrazione dell'attuale numero di dirigenti con un'ulteriore unità.

## **3.2 LA GOVERNANCE DEGLI ASSET**

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

Per quanto riguarda il triennio 2018-2020, con riferimento all'attività di gestione del demanio marittimo, in osservanza delle norme in materia di innovazione e informatizzazione nella pubblica amministrazione, gli uffici, provvederanno a proseguire ed a rafforzare delle misure tese a digitalizzare i procedimenti, sia a livello interno (struttura) sia verso l'esterno (cittadini/concessionari).

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



Sarà fondamentale, pertanto, alla luce della nuova futura riorganizzazione dell'Ente, l'approvazione di tutti i Piani regolatori portuali, ovvero, della completa pianificazione del sistema portuale, strumento indispensabile di programmazione e di indirizzo. Il PRSP avrà la funzione di "volano" per la successiva fattibilità e realizzazione di eventuali richieste di concessioni di notevole entità ed importanza, che potrebbero permettere all'Ente di introitare congrui importi per canoni demaniali, e fornire ulteriori servizi per il rilancio e lo sviluppo dell'economia nell'ambito della circoscrizione territoriale dell'AdSP, sia nei settori della cantieristica e nautica da diporto, sia per le attività turistico-ricreative e le attività commerciali in genere. Infatti la mancanza dei Piani regolatori portuali in alcuni scali, influisce notevolmente sull'eventuale rilascio di nuove concessioni demaniali, anche aventi durata pluriennale per interventi di rilevante importanza e complessità.

Viene, inoltre, suggerita l'utilità di tenere conto in fase di programmazione e progettazione di interventi e lavori da effettuarsi a cura e spese dell'AdSP, della possibilità, secondo fattispecie e tipologia, di identificare appositi spazi ed aree demaniali marittime da attrezzare con i servizi essenziali (acqua, elettricità, ecc...), allo scopo di poterli, in futuro, assentire in concessione, sia per le attività sopra menzionate, nonché, per ulteriori attività, stante la richiesta e la necessità di fornire i più ampi e variegati servizi nei confronti dei turisti, dei crocieristi e dell'utenza tutta.

Si ritiene necessario ed opportuno evidenziare che l'avvenuta riforma portuale di cui al citato decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 e le indicazioni dell'ANAC nell'aggiornamento al PNA 2017, potrebbero, far scaturire la necessità un'eventuale possibilità di revisione, riallineamento/riordino, anche per un'uniformità, della disciplina dei canoni demaniali e dei necessari regolamenti, procedura da valutarsi attentamente, allo scopo, in particolare, di non creare una possibile "disparità di trattamento", ovvero, una "concorrenza" tra Concessionari in porti rientranti nella medesima circoscrizione territoriale, con eventuali problematiche economiche gestionali delle concessioni stesse.

Inoltre l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), poche settimane fa ha pubblicato, per sottoporlo a consultazione pubblica, lo schema di atto di regolazione recante *"Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione"*. Con l'obiettivo di arrivare in pochi mesi a definire un quadro regolatorio chiaro e univoco in una materia spinosa e oggetto continuo di contenzioso. Secondo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riconoscere all'ART competenze per quanto concerne la regolamentazione dei criteri e delle modalità di rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni comporta una estensione dei poteri dell'Autorità, con una sovrapposizione rispetto alle funzioni ed alle attribuzioni *ex lege* assegnate al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti quale Amministrazione attiva.

L'Ente proseguirà le proprie attività secondo gli indirizzi che verranno concordati con gli Enti di Vigilanza e Regolazione.



L'Ente intende attuare, inoltre, le seguenti strategie nell'amministrazione del demanio marittimo, che vengono riportate nei seguenti paragrafi, al fine di conseguire gli obiettivi di sviluppo, salvaguardia ambientale e sicurezza delle attività portuali.

### 3.2.2 SALVAGUARDIA AMBIENTALE

La programmazione portuale prevede, tra i propri obiettivi generali, la sostenibilità ambientale la quale, nell'ambito del rilascio delle concessioni demaniali marittime, deve necessariamente interagire con gli obiettivi di carattere economico e sociale, orientandone le modalità di raggiungimento.

Nello specifico, il predetto principio di sostenibilità deve comportare una preferenza delle proposte progettuali che affrontano le problematiche ambientali per quanto concerne i consumi energetici, i materiali utilizzati, la produzione e smaltimento dei rifiuti, il rumore e la qualità dell'aria nei luoghi di lavoro.

In particolare, l'Ente dovrà attuare una politica di amministrazione del demanio marittimo finalizzata a conseguire i seguenti obiettivi:

- ridurre l'utilizzo di fonti non rinnovabili per l'approvvigionamento energetico e massimizzare l'utilizzo delle fonti rinnovabili;
- ridurre i consumi di energia primaria per riscaldamento-raffrescamento;
- favorire, in tutti i porti dell'AdSP, la produzione energetica da fonti rinnovabili all'interno delle aree portuali e pertinenziali (che presentano decine di chilometri di moli e molti ettari di aree portuali)
- ottimizzare le prestazioni dei sistemi di illuminazione naturale ed artificiale negli ambienti interni ed esterni ai fini del risparmio energetico, del comfort microclimatico e visivo;
- perseguire il contenimento dell'inquinamento luminoso;
- favorire, mediante la previsione di realizzazione di depositi costieri, l'utilizzo del G.N.L. per la propulsione navale ai fini del contenimento dell'inquinamento atmosferico.

Per quanto concerne i materiali-rifiuti:

- garantire la qualità ambientale e salubrità dei materiali utilizzati;
- ridurre i rischi e garantire la sicurezza nella gestione rifiuti;
- ridurre la produzione rifiuti.

Per quanto concerne il rumore:

- garantire un buon clima acustico-ambientale, esterno ed interno all'area, con particolare attenzione ai recettori presenti;
- garantire un buon clima acustico ambientale all'interno degli edifici con particolare attenzione ai recettori presenti.



Per quanto concerne le acque:

- monitorare tutti gli scarichi fognari presenti in Porto ed, eventualmente, intervenire qualora risultino attivi;
- controllare le “marine” affinché siano dotate degli impianti di raccolta delle acque di sentina ed il loro corretto smaltimento;
- realizzare le opere per il ricambio dell’acqua previsto nel PRP;
- provvedere alla pulizia degli specchi acquei mediante un servizio periodico.

I suddetti obiettivi potranno essere conseguiti esplicitandoli quali requisiti nelle procedure ad evidenza pubblica che verranno adottati per l’assentimento in concessione delle aree destinate allo svolgimento delle attività portuali.

### 3.2.3 TRASPARENZA E SEMPLIFICAZIONE DELL’ATTIVITÀ AMMINISTRATIVA

Le modalità di rilascio dei titoli concessori previste dagli artt. 36 e 37 del Codice della navigazione nonché dall’art. 18 del relativo Regolamento di esecuzione, che per decenni hanno costituito il modello di riferimento per l’azione amministrativa dell’Ente gestore, oggi devono essere aggiornate alla luce dei principi comunitari, che impongono procedure ad evidenza pubblica per l’assegnazione dei beni demaniali marittimi.

In attesa della revisione del quadro normativo e in conformità alla recente Circolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del n. 3087 del 5 febbraio 2018 relativa alla concessione di aeree e banchine portuali nei porti sede di Autorità di sistema portuale, l’Ente si pone l’obiettivo di predisporre un regolamento unico, di Sistema, per il procedimento di rilascio delle concessioni, che dia certezza sull’*iter* amministrativo.

Il regolamento dovrà affrontare in modo uniforme per tutto l’ambito territoriale di competenza le attività inerenti il rilascio delle concessioni demaniali marittime, individuando i soggetti legittimati a partecipare a formulare richieste, la procedura ad evidenza pubblica da adottare in caso di istanze di parte e su iniziativa dell’Amministrazione, le eventuali deroghe ammesse, i criteri generali di selezione, le forme di pubblicità, il criterio per la determinazione della durata delle concessioni, gli obblighi del concessionario ai fini del rispetto della normativa urbanistica, ambientale, sicurezza del lavoro, antincendio, catastale, le modalità di trasmissione e di riscossione dei canoni, i provvedimenti in caso di mancato versamento dei canoni, le modalità per l’eventuale dilazioni e rateizzazioni dei canoni.

È intendimento dell’Ente, valutare, nell’ambito della creazione del SUA – Sportello unico amministrativo di competenza, la cui previsione è contenuta nell’articolo 15-*bis* della legge n. 84/1994 (cfr. *infra*), la fattibilità di adesione alla piattaforma Sardegna SUAP per semplificare ulteriormente l’*iter* procedurale.



Come è noto, lo Sportello Unico per le Attività Produttive è uno strumento innovativo in grado di semplificare e concludere in minor tempo le pratiche, presso un solo ufficio, a servizio di chi fa impresa e per chi vuole fare impresa.

L'adesione alla predetta piattaforma SUAP consentirà al concessionario demaniale marittimo o aspirante tale di avere un interlocutore unico per qualsiasi procedimento amministrativo che possa interessare l'attività economica e produttiva e/o gli impianti oggetto della concessione.

Il Portale dedicato dalla Regione Autonoma della Sardegna al SUAP permette di avere informazioni sui servizi forniti dallo Sportello Unico, sulla tipologia dei procedimenti amministrativi autorizzativi, sull'iter e sui tempi di emissione degli atti e sugli adempimenti necessari all'avvio e gestione di una attività imprenditoriale.

Qualora non risulti percorribile la suddetta adesione, l'Ente dovrà adottare analoghe misure che consentano la semplificazione dell'iter amministrativo inerente i procedimenti concernenti l'amministrazione del demanio marittimo.

Sarà altresì convocato un tavolo tecnico con l'Amministrazione regionale e i Comuni per verificare la possibilità per tutti gli Enti che, a vario titolo, amministrano il demanio marittimo di avere procedure di affidamento e modulistica comuni.

Procedura e modulistica comuni sul territorio regionale consentirebbero infatti per gli operatori una semplificazione notevole nell'espletamento delle pratiche di concessione demaniale marittima che possono coinvolgere più Enti Gestori.

Tutte le procedure dovranno essere rese note attraverso il sito istituzionale e le domande pervenire per via telematica.

### **3.2.4 REVISIONE DEGLI SPAZI IN CONSEGNA EX ART. 34 CODICE 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.»*.

### **3.2.5 CAGLIARI – EMANAZIONE DI NORME TRANSITORIE PER CONSENTIRE L'AMMINISTRAZIONE DEL DEMANIO NELLE MORE DELL'ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE**

I

Il Piano regolatore portuale del Porto di Cagliari, pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Autonoma della Sardegna in data 20.09.2010 ed approvato con Deliberazione della Giunta Regionale della Sardegna n. 32/78 del 15.09.2010, ha stabilito le destinazioni d'uso per tutto l'ambito portuale, suddividendolo in macrozone omogenee per funzioni.

Tuttavia, il Porto non è in grado di adeguarsi in tempi brevi alle suindicate previsioni essendo, a tal fine, necessario che vengano adottati i piani attuativi e che vengano realizzate le opere portuali previste nel predetto strumento pianificatorio. Nel periodo transitorio occorre comunque assicurare l'operatività portuale, salvaguardando le attività necessarie per il funzionamento del porto.

L'attuale realtà portuale è caratterizzata dalla presenza di numerose attività, essenziali all'operatività del Porto, svolte in zone che hanno assunto una diversa destinazione d'uso e, pertanto, attualmente difformi dalle previsioni del nuovo Piano regolatore portuale. Le suddette attività non possono essere svolte nelle aree che il nuovo Piano regolatore portuale ha destinato alle medesime in mancanza delle necessarie opere di infrastrutturazione.

Inoltre, per numerose attività ammesse dal suddetto Piano, l'effettiva conformità delle aree in concessione non può essere valutata in assenza dei piani attuativi, che dovranno pianificare con maggior dettaglio le macrozone individuando le aree che possono essere assentite in concessione nonché quelle destinate a viabilità, verde pubblico, parcheggi etc.

Peraltro, in ossequio ai principi comunitari sulla trasparenza e concorrenza e per giurisprudenza ormai pacifica, l'assentimento delle concessioni demaniali marittime deve avvenire mediante procedure ad evidenza pubblica. Esse possono riguardare esclusivamente assentimenti conformi al Piano Regolatore Portuale ed a Piani Attuativi.



Nelle more dell'attuazione del Piano Regolatore Portuale e della realizzazione delle opere in esso previste, al fine di poter mantenere le attività essenziali per il funzionamento del Porto anche in zone destinate ad altre funzioni nel citato strumento programmatico, dovranno essere previste delle norme transitorie del PRP che precisino che, qualora la mancanza delle infrastrutture portuali previste non consenta di utilizzare una zona portuale per le funzioni stabilite dallo stesso, dette funzioni possono continuare a svolgersi nelle aree attualmente utilizzate fino alla realizzazione delle opere infrastrutturali, fermo restando che le suddette norme si applicano per le attività essenziali per il funzionamento del porto, purché queste non interferiscano con la realizzazione delle opere previste nello stesso Piano regolatore portuale ed a condizione che le stesse non richiedano ingenti investimenti, tali da non consentirne l'ammortamento nella durata della concessione demaniale, che deve essere coerente con i tempi previsti per l'attuazione del Piano e che le attività essenziali, le priorità e i tempi di realizzazione delle infrastrutture devono essere individuati/precisati negli strumenti programmatici dell'Ente e in particolare nel Piano Operativo Triennale.

Poiché l'introduzione di norme transitorie nel Piano regolatore portuale richiede la redazione di un'apposita variante, il cui iter procedurale è simile a quello del Piano medesimo, potrà eventualmente rendere immediatamente efficace le norme emanandole con apposita ordinanza.

Infatti, come già chiarito dall'Avvocatura Distrettuale dello Stato, risulta uno strumento idoneo a tal fine, essendo stato tra l'altro già stato acquisito il parere favorevole dell'Amministrazione comunale.

### **3.2.6 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 AdSP – 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 (D.M. n. 585 del 1995, D.M. n. 132 del 2001 nonché 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 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 impone tuttavia, 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'AdSP.

Questa "manutenzione regolamentare", che riguarderà provvedimenti a suo tempo emanati da due diverse Autorità portuali e dalle locali Autorità marittime di Oristano, Santa Teresa e Portovesme, rappresenta la prima ed impegnativa sfida che dovrà essere affrontata e superata già nel corso del 2018, ferma restando la possibilità, negli anni successivi, di procedere eventualmente, ma non necessariamente, ad aggiustamenti che potrebbero rivelarsi opportuni in corso d'opera.

Tale attività dovrà 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.

Saranno pertanto oggetto di riorganizzazione i provvedimenti regolamentari relativi all'esercizio delle operazioni e dei servizi specialistici portuali, alla occupazione temporanea delle superfici portuali (c.d. merci in banchina), alla vigilanza sulle altre attività diverse da quelle descritte dal ciclo delle operazioni portuali, realizzata attraverso le procedure di iscrizione al registro tenuto ai sensi dell'articolo 68 del Codice della navigazione.

Semplificare le regole significa di conseguenza che sarà più semplice rispettarle da parte degli operatori, *in primis* le imprese portuali. Riguardo a queste ultime, va messo in evidenza come si stia assistendo ad una sorta di effetto di "cristallizzazione" degli operatori.

Nell'ambito della semplificazione dell'azione amministrativa in funzione del sostegno all'attività di impresa dovrà essere completato il processo di trasformazione in Certificazione Certificata Inizio Attività (SCIA) dell'iscrizione/rinnovo nei registri tenuti ai sensi dell'art. 68 Cod. Nav.

Nella medesima direzione di favorire le imprese, contemperando l'azione di controllo con lo snellimento delle procedure amministrative, l'Ente si pone, come obiettivo del Piano, la



redazione di un Regolamento che disciplini l'ingresso degli operatori nelle aree portuali sottoposte a misure di security, in cui vengono svolte le operazioni portuali.

## CAGLIARI

Con specifico riferimento alla realtà del Porto del Capoluogo va sottolineato che l'incremento dei traffici ro-ro registrati nel corso dell'ultimo anno con l'entrata in scena di nuove linee comporta necessariamente un esame della disciplina del lavoro portuale nell'ambito della realtà cagliaritano.

Analoghe considerazioni devono essere svolte in relazione alle merci alla rinfusa, per le quali la nuova collocazione presso i nuovi banchinamenti del Porto Canale, superando la precedente commistione di traffici, ha aperto interessanti prospettive per le imprese operanti nel settore.

Le prospettive di crescita dei traffici, che caratterizzano, peraltro, anche l'attività del Terminalista CICT, devono essere associate da uno sforzo di semplificazione dell'azione amministrativa che accompagni le imprese attualmente operanti e spinga nuovi attori ad agire nel mercato delle operazioni e dei servizi portuali nel Porto di Cagliari.

L'attività delle imprese autorizzate ad operare nel porto di Cagliari ex art. 16 della legge n. 84/1994 è disciplinata con Regolamento approvato con Decreto Presidenziale 237/2009. Deve essere rilevato che, negli anni, è stato confermato un numero massimo di 10 autorizzazioni assentibili per operazioni portuali e ciascuno dei servizi previsti, che non è mai stato completato, lasciando capienza entro il citato tetto.

Si registra tuttavia un crescente interesse degli operatori al mercato delle operazioni e dei servizi portuali, oltre che per l'aumento dei traffici e per l'azione infrastrutturale portata avanti dall'Ente, anche in ragione del fatto che nell'ambito della razionalizzazione dell'attività del terminal di *transshipment*, ai sensi dell'art. 18, c. 7 della legge n. 84/1994, è stato richiesto ed autorizzato l'affidamento ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'articolo 16, dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo.

Obiettivo dell'Ente, nel breve/medio periodo, è quello di ampliare il numero degli operatori portuali, garantendo una maggior concorrenza e, conseguentemente, un più elevato livello di efficienza del settore.

Le condizioni di sviluppo dei traffici, di infrastrutturazione portuale e di crescita dello scalo comunque registrata anche in periodi di congiuntura internazionale sfavorevole, sono, infatti, favorevoli allo sviluppo della concorrenza tra gli operatori portuali.

Dovrà essere comunque mantenuta ed implementata l'attività di controllo sulle imprese per garantire gli standard di sicurezza delle operazioni e del lavoro portuale in genere, che potrebbero astrattamente essere compromessi dall'auspicato aumento delle imprese.



In tale prospettiva dovrà essere valorizzata l'attività del Comitato Igiene e Sicurezza e sarà mantenuto il tavolo tecnico già in essere con le imprese per l'analisi e l'approfondimento delle problematiche relative al sistema portuale.

La situazione delineata necessita, per garantire l'operatività e l'elasticità del sistema, la presenza di un soggetto autorizzato ex art. 17 della legge n. 84/1994 alla fornitura di lavoro temporaneo nel porto di Cagliari, la cui presenza, nel corso degli anni, ha permesso alle imprese di strutturarsi in modo adeguato e funzionale alle fluttuazioni dei traffici.

In tale prospettiva, sulla quale è in corso un costante monitoraggio da parte dell'Ente, dovrà proseguire l'azione di tutela dei posti di lavoro e della pace sociale che ha sempre caratterizzato il Porto di Cagliari, contribuendo in modo notevole ad accrescerne l'attrattività.

## OLBIA

Il triennio *horribilis* 2011-2013, caratterizzato da un crollo verticale di presenze e di traffici, parrebbe ormai alle spalle. Tuttavia il trend positivo iniziato nel 2014 ha riguardato sostanzialmente solo il comparto passeggeri e relativi mezzi al seguito, e non già il settore merci.

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

Le locali imprese portuali, nel corso degli ultimi anni, hanno così dovuto ricorrere ad una serie di strumenti finalizzati a garantire il posto di lavoro ai propri dipendenti: la fruizione di ammortizzatori sociali, come la cassa integrazione, la riduzione del personale a tempo determinato (c.d. "stagionale"), l'introduzione dei patti di solidarietà e di orari part-time, per l'intero anno e/o per frazioni di esso, ed infine, per ultimo, l'assunzione, da parte di una impresa, di dipendenti licenziati per esubero da un'altra, hanno comunque sinora consentito di mantenere la forza lavoro dei porti ad un livello sostanzialmente costante.

Le politiche di stabilità delle tariffe, praticate da tutte le imprese, hanno contribuito ad attrarre nuovi traffici in particolare di rinfuse, come bitume, cemento e materiali lapidei. Tuttavia, come premesso, permane l'oggettiva consapevolezza che nessuna nuova impresa trova conveniente entrare in un mercato che, ad oggi, non offre particolari prospettive di sviluppo né di utili, e che chi già vi opera è quasi costretto a rimanervi, tra la speranza di una ripresa che ancora non si concretizza appieno e le enormi pressioni sociali legate al tentativo di mantenere la propria forza lavoro.

Accade così che le imprese portuali attualmente operanti nei tre porti di già amministrati dalla soppressa Autorità portuale, rappresentano di per sé un limite numerico fattuale, risultando estremamente difficile al momento ipotizzare un incremento di scambi



commerciali tale da poter prevedere l'ingresso di nuove realtà lavorative causato da nuovi, remunerativi traffici.

Al contrario, non si può non notare il lento declino in cui si dibattono alcune storiche realtà come le R.F.I., un tempo motore trainante dell'economia marittima sarda, ridotte oggi ad effettuare, in condizioni positive, una decina di tocche all'anno.

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

### 3.2.7 IL CAPITALE UMANO

Il lavoro nei porti ha assunto sempre maggior rilevanza nell'ambito della normazione primaria. Il Legislatore ha infatti costantemente recepito le esigenze di tutela delle attività lavorative prestate all'interno del contesto portuale, per loro natura fortemente condizionate dal mercato dei traffici.

Ne è riprova la previsione contenuta nel c.d. "Correttivo" al decreto legislativo n. 169/2016, recentemente adottato a mezzo del decreto legislativo n. 232/2017, in forza della quale il Presidente dell'Autorità di sistema portuale provvede ad adottare il "Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese" di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/1994, previa delibera del Comitato di gestione, sentita la Commissione consultiva, 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.

Questa nuova previsione consentirà anche dall'AdSP del Mare di Sardegna di effettuare una mappatura ragionata delle esigenze di manodopera nei diversi porti del Sistema al fine di evitare distorsioni tali da compromettere l'equilibrio tra la domanda e l'offerta di lavoro sulle banchine, garantendone in ogni caso la necessaria flessibilità.

L'esperienza infatti maturata fino ad oggi con il caso della CLP Srl Port Facilities - impresa autorizzata ai sensi dell'articolo 17, comma 2 della legge n. 84/1994 - ha reso evidente che l'intervento dell'Ente di gestione del sistema deve essere maggiormente penetrante e determinante, onde impedire che la *mala gestio* di soggetti erogatori di fornitura di manodopera temporanea possano, nonostante i controlli, pregiudicare il regolare flusso di impiego di lavoro correlato alle dinamiche dei traffici.



In tal senso l'imminente costituzione dell'Agenzia prevista dal comma 5 del menzionato articolo 17 rappresenterà un primo passo verso l'affermazione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna in funzione non solo di regolatore del lavoro nei porti di competenza, ma anche quale garante della tutela di questo e della correttezza dell'equilibrio tra la richiesta di manodopera e la fornitura di lavoro temporaneo.

### 3.3 I SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

Il completamento del trasferimento delle competenze dei nuovi porti ricadenti nella giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna renderà possibile valutare quali saranno i nuovi servizi di interesse generale che verranno resi in detti scali.

Il decreto ministeriale 14 novembre 1994 identifica i servizi di interesse generale nei porti, di cui all'articolo 6, comma 1, lettera c) della legge 28 gennaio 1994, n. 84, da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale. Tali servizi, a norma di detto articolo, sono:

- 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.  
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 4 aprile 1996 ha poi incluso il servizio ferroviario svolto nei porti tra i servizi in parola.

L'Autorità di sistema si adopererà affinché la continuità dell'erogazione dei servizi di interesse generale si accompagni alla definizione di una disciplina unitaria in grado di ricondurre ad una regolamentazione uniforme la disciplina di detti servizi per l'intero ambito territoriale di competenza dell'AdSP.

Di seguito verranno in ogni caso illustrati i servizi, di cui al richiamato decreto 14.11.1994, garantiti nelle preesistenti circoscrizioni di competenza delle soppresse Autorità portuali di Cagliari e di Olbia e Golfo Aranci.

## CAGLIARI

I servizi che verranno erogati agli utenti del porto di Cagliari nel triennio 2018-2020, 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.

Si riporta una descrizione di sintesi del servizio, lo stato attuale e le previsioni sulle modalità di erogazione:

### 1- 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 varchi d'accesso all'area sterile;
- servizio di ronda non armata nelle aree portuali aperte al pubblico.

Entro il 2020, anno in cui termineranno i contratti dei singoli servizi sopra richiamati, come auspicato in diverse occasioni anche dalla Prefettura di Cagliari, è intendimento dell'Ente unificare il servizio individuando un unico soggetto affidatario. Ciò al fine di rendere lo stesso maggiormente efficiente ed efficace oltreché semplificare le relative procedure amministrative sia di gara che di gestione del contratto.

Inoltre, per rendere maggiormente efficace l'azione di controllo finalizzato a garantire la sicurezza, nell'anno in corso verranno aggiudicate le procedure di gara, già indette o in fase di esperimento, per la fornitura di apparecchiature di



security quali apparecchi radiogeni, metal detector a portale e portatili, sistema di ispezione sottoscocca con utilizzo di telecamere HD, implementazione del sistema di videosorveglianza con interventi sulle infrastrutture esistenti e sostituzione e incremento del numero di telecamere HD in visione diurna e notturna, fornitura e installazione di una postazione *BriefCam Syndex Pro EP* che consente una rapida visione e ricerca di video, fondamentale in caso di indagini post evento da parte delle forze dell'ordine, e di un sistema lettura targhe nei varchi dell'area sterile.

## 2- 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 Imprese aggiudicatario di una procedura pubblica bandita sulla base del suddetto piano, il cui contratto è in scadenza nel 2019. Pertanto nel secondo semestre del 2018 si provvederà ad avviare 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 scadrà nell'anno 2020.

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.

## 3- 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 il 04.06 p.v., ma è già stata indetta una procedura aperta per l'affidamento triennale dello stesso.

Nel triennio 2018-2020 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.

#### 4- Servizio di gestione delle reti idrico fognarie

Attualmente detti 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.

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

Il servizio di in argomento è attualmente gestito da un raggruppamento di imprese per quanto attiene i parcheggi dei semirimorchi.

L'ufficio tecnico sta predisponendo il progetto di ampliamento delle aree dedicate ai mezzi pesanti in transito nel porto di Cagliari e alle auto in polizza. Completati i lavori si intende indire una procedura per l'affidamento pluriennale del servizio.

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

Il servizio è gestito da un consorzio di imprese aggiudicatario della Convenzione Consip Facility management alla quale l'Ente ha aderito. Il servizio consiste prevalentemente nella pulizia degli immobili destinati a uffici dell'Ente e ai servizi dedicati ai passeggeri delle navi di linea. Il termine contrattuale è previsto nell'anno 2019 e pertanto dovrà essere indetta specifica gara o si aderirà alla relativa Convenzione CONSIP.

#### 7- Servizio di manutenzione del patrimonio verde dell'Ente



Il servizio consiste nella manutenzione ordinaria e straordinaria del verde del porto di Cagliari. A breve verrà indetta la gara per l'affidamento pluriennale del servizio con la previsione di sostituzione graduale delle palme "Chanariensis" in quanto, nonostante i trattamenti specifici alle quali sono sottoposte, sono continuamente infestate dal "*Rynchophorus ferrugineus*" comunemente denominato "punteruolo rosso" spesso presente in altre palme insistenti aree adiacenti non di pertinenza dell'Ente.

## 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:

- 1- Servizio di gestione, manutenzione ordinaria del servizio di illuminazione portuale, lavori di manutenzione straordinaria e adeguamento normativo del sistema di illuminazione dei porti di Olbia, Golfo Aranci, Porto Cocciani e Porto Torres.

L'appalto, della durata di tre anni con la possibilità di estensione fino a sei, si sviluppa a seguito delle necessità di manutenzione ordinaria e straordinaria, preventivamente autorizzata, nell'ambito della circoscrizione territoriale dell'Autorità 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. Intento di questo appalto è la manutenzione degli impianti, il loro efficientamento energetico e la loro messa a norma.

- 2- 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.

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



Il contratto, già in essere e della durata di tre anni, con scadenza 30 maggio 2019, dell'importo contrattuale pari € 1.569.494,44, 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'ADSP. Allo stesso appaltatore è stata riconosciuta l'esecuzione delle prestazioni previste nel contratto originario, fino alla concorrenza del quinto d'obbligo dell'importo contrattuale, al fine di estendere il servizio anche alle aree del porto di Porto Torres.

### 3.3.1 I DIRITTI DI PORTO: CORRISPETTIVI PER LO SVOLGIMENTO DEI SERVIZI DI INTERESSE GENERALE

La legge n. 84/1994 non prevede (forse e meglio dire non prevedeva) tra le entrate delle Autorità portuali i corrispettivi per i servizi di interesse svolti, *rectius*, affidati mediante gara pubblica. Il decreto ministeriale 14 novembre 1994 identifica i servizi di interesse generale nei porti da fornire a titolo oneroso ma non indica le modalità di corresponsione e composizione della tariffa/corrispettivo<sup>4</sup>. Bisogna dunque rinviare alla giurisprudenza<sup>5</sup>.

4

Cfr. Cons. Giust. Amm. Sicilia sez. giurisd. Nr. 503 del 05/06/2008. L'organo di giustizia amministrativa della Regione Sicilia ha ritenuto che l'Autorità portuale non ha la potestà di imporre alcun corrispettivo per lo svolgimento dei servizi di interesse generale, non essendo previsti specificatamente tra l'Entrate ex art. 13, co 1, della legge 84/1994, né può farsi riferimento alle "altre entrate" di cui al medesimo art. 13. C'è da dire che il medesimo organo di giustizia siciliano (sentenza nr. 686 del 24/12/2002), altri TAR ed il Consiglio di Stato nella citata sentenza 1807/2001 non hanno avuto nulla da ridire sulla potestà generale di richiedere dei "Diritti di Porto". Anche in un ricorso presentato dalle Compagnie di navigazione che scalano il porto di Olbia e da un consumatore, assistiti dall'Avv. Luciano Canepa, sui "Diritti di Security", si dava per scontata l'imposizione di tariffe per la copertura dei costi per i servizi di interesse generale resi.

5

Cfr. TAR Sicilia Palermo I nr. 739 del 07/03/2009, Sulla natura di tariffa dei diritti di portuali; Cfr. Cons. Stato sez. Vi sent. 1807 del 27/03/2001; Cons. Stato 1° dicembre 2000-23 gennaio 2001 nr. 62 – Inedito – riportato, in parte, dall'Autore in "La Disciplina dei porti tra diritto comunitario e diritto interno" di Sergio Maria Carbone e Francesco Munari – Giuffrè ed. pag. 324; Cfr. Tar Toscana nr. 492 del 24/07/1998; Sulla natura di tariffa del corrispettivo prestato cfr. Ministero dei Trasporti e Navigazione note prott. 5200056 del 28/01/1997 e 520301 del 11/06/1997 sui diritti di porto applicati nel porto di Olbia; Cfr. Monica Brignardello – Tariffe e tributi portuali ed aeroportuali - Relazione al convegno "Relazione al convegno "Le infrastrutture marittime ed aeronautiche. Evoluzione concettuale e problematiche di gestione", Palermo, 2-3 maggio 2008 e pubblicato sulla rivista di Diritto dell'Economia, dei trasporti e dell'ambiente. L'autrice evidenzia che i proventi per i servizi portuali vengono invece pacificamente ricondotti nella fattispecie dei corrispettivi, essendo percepiti dai fornitori per la copertura del costo del servizio stesso a fronte di un rapporto contrattuale. I proventi per i servizi tecnico-nautici, costituiscono tariffe (essendo i criteri ed i meccanismi di formazione degli stessi stabiliti dal Ministro competente in base ad un'istruttoria prevista dall'art. 14, comma 1 bis, L. 84/1994). I proventi per le operazioni portuali che, nonostante l'impropria terminologia utilizzata dal legislatore della riforma portuale, non sono tariffe, bensì prezzi liberamente determinati dalle imprese portuali le quali hanno solamente l'obbligo di renderli pubblici e di comunicarli all'Autorità portuale o, ove non istituita, all'Autorità marittima.

Cfr. Parere del Prof. Avv. Francesco Picciaredda del 13/07/1992 trasmesso alla Sinergest Olbia s.p.a. agli atti dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci;

Un ulteriore spunto all'esame della problematica può essere tratto dalla sentenza della Corte Costituzionale nr. 127 del 27 gennaio-2 febbraio 1988 sul "diritto di approdo" imposto dall'allora Consorzio Autonomo del Porto di Napoli, che, ai



amministrativa ed a quanto previsto dalla normativa italiana ed europea sui servizi pubblici (servizi di interesse generale economico e non).

In generale nella composizione della tariffa, secondo la giurisprudenza della Corte di Giustizia Europea per “prezzi non equi” ai sensi dell’art. 102, secondo comma lettera a) del Trattato<sup>6</sup> si devono intendere prezzi eccessivi privi di un ragionevole rapporto economico della prestazione fornita<sup>7</sup>.

Inoltre, appare chiaro, che di fronte alla richiesta di un corrispettivo dovrà essere sempre tenuta una contabilità analitica certificata da una società di revisione. Non appare oggi più applicabile una indicizzazione dei corrispettivi ad indici ISTAT, infatti, come già precedentemente evidenziato, si devono applicare delle particolari formule nella formazione dei corrispettivi<sup>8</sup>.

È bene innanzitutto distinguere tra i servizi a domanda individuale (da fornirsi da parte del concessionario cui attribuire la concessione a gara rispetto ai quali l’Autorità portuale percepisce un canone ed i fruitori del servizio pagano un corrispettivo direttamente al concessionario ed i servizi ad uso indifferenziato e indivisibile (parcheggi liberi, banchine, sale d’aspetto), rispetto ai quali sussiste l’obbligo per gli utenti, di corrispondere i diritti portuali a titolo compensativo dei servizi resi e per le opere di miglioramento effettuate.

In questo secondo caso, si tratterebbe dell’esercizio della potestà tariffaria, riconosciuta all’Autorità portuale a copertura dei costi portuali, ad ampio spettro<sup>9</sup>. Va esclusa ogni valenza tributaria degli oneri di che si tratta, perché compensativi di specifici servizi, sebbene di interesse generale, da fornire a titolo oneroso agli utenti portuali<sup>10</sup>.

---

sensi D.L. 11 gennaio 1974 nr. 1, conv. Legge 11 marzo 1974 nr 46, aveva una ben precisa capacità impositiva (prestazione imposta), che oggi non esiste più, come per tutte le Autorità portuali a seguito dell’emanazione della legge di riforma (L. 84/1994).

6 Trattato sul funzionamento dell’Unione Europea

7 Sentenza 14/02/1978 causa 27/76, United Brands/Commissione

8 Il *price cap* per esempio; Il metodo di variazione della tariffa viene individuato nel “Price CAP” già utilizzato negli Stati Uniti, in Gran Bretagna ed in Francia, in luogo del superato criterio del “Price Cost” o “Rate of return”, in quanto ritenuto idoneo al perseguimento degli obiettivi di contenimento della crescita delle tariffe e del miglioramento qualitativo dei servizi all’utenza. Il Price Cap si utilizza soprattutto nei settori nei quali una concorrenza completa non potrà mai esistere, per cui è necessario assicurare che un’impresa monopolista non aumenti i suoi prezzi al di sopra di ciò che è giustificato, per impedire che venga sfruttato il consumatore. Il metodo del P.C. ha lo scopo di non fare pagare al consumatore finale le inefficienze del gestore e di renderlo partecipe delle economie conseguibili con il processo tecnico, la variazione di efficienza produttiva ed i rendimenti di scala. Confrontasi anche: Delibera CIPE 24 aprile 1996 nr. 65.

9 Cfr. Cfr. Cons. Stato sez. Vi sent. 1807 del 27/03/2001; TAR Toscana sez. I nr. 724 del 18/04/2000

10 Cfr. Cfr. Cons. Stato sez. Vi sent. 1807 cit.



L'attività prestata è rivolta alla generalità degli utenti, ricomprendendosi in tale novero sia le imprese di navigazione, sia e soprattutto i passeggeri, ai quali nell'epoca presente e nei porti più importanti, vanno assicurati, attraverso i servizi di accoglienza, mezzi adeguati alla fruizione della struttura.

La tariffa entra così nel biglietto ed è riscossa per i passeggeri dalle Compagnie, le quali, con l'opzione per quell'attracco e con la fruizione di parcheggi, banchine, sale di attesa climatizzate, servizi igienici, informazioni e simili, "illustrano" la propria linea di navigazione e quindi possono rappresentare una offerta migliore ai passeggeri, il che si riflette su di una maggiore domanda di contratti di trasporto.

Il 3 marzo 2017 è stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea il regolamento (UE) 2017/352, 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. Ai sensi dell'art 1, comma 2, del regolamento (UE) 2017/352, lo stesso si applica alla fornitura delle seguenti categorie di servizi portuali, sia all'interno dell'area portuale, sia sulle vie navigabili di accesso al porto: rifornimento di carburante, movimentazione merci, ormeggio, servizi passeggeri, raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, pilotaggio e servizi di rimorchio. Il Regolamento prevede una precisa disciplina per l'imposizione e la gestione dei Diritti per i Servizi portuali e quelli d'uso dell'Infrastruttura portuale.

Passando ora ad esaminare in particolare gli artt. 12 (Diritti per i servizi portuali) e 13 (Diritti d'uso dell'infrastruttura portuale) si rileva quanto segue:

#### Art. 12

- I diritti per i servizi forniti da un operatore interno in regime di obbligo di servizio pubblico, i diritti per servizi di pilotaggio non esposti a un'effettiva concorrenza e i diritti riscossi dai prestatori di servizi portuali, di cui all'articolo 6, paragrafo 1, lettera b), sono fissati in modo trasparente, obiettivo e non discriminatorio, e sono proporzionali al costo del servizio fornito.
- Il pagamento dei diritti per i servizi portuali può essere integrato in altri pagamenti, quale il pagamento dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale. In tal caso il prestatore di servizi portuali e, se del caso, l'ente di gestione del porto provvedono affinché l'importo relativo ai diritti per i servizi portuali sia chiaramente identificabile dall'utente di tali servizi.
- In caso di reclamo formale e su richiesta, il prestatore di servizi portuali mette a disposizione dell'autorità pertinente nello Stato membro interessato tutte le informazioni del caso sugli elementi che utilizza come base per determinare la struttura e il livello dei diritti per i servizi portuali che rientrano nell'ambito di applicazione del paragrafo 1.

#### Art 13



- Gli Stati membri provvedono affinché siano riscossi i diritti per l'uso dell'infrastruttura portuale. Ciò non impedisce ai prestatori di servizi portuali, che utilizzano l'infrastruttura portuale, di riscuotere diritti per i servizi portuali.
- Il pagamento dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale può essere integrato in altri pagamenti, quale il pagamento dei diritti per i servizi portuali. In tal caso l'ente di gestione del porto provvede affinché l'importo relativo ai diritti d'uso dell'infrastruttura portuale sia chiaramente identificabile dall'utente dell'infrastruttura portuale.
- Per contribuire a un sistema efficiente di tariffazione dell'uso dell'infrastruttura, la struttura e il livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale sono stabiliti in base alla strategia commerciale e ai piani di investimento del porto e rispettano le norme in materia di concorrenza. Ove pertinente, tali diritti rispettano anche i requisiti generali stabiliti nell'ambito della politica portuale generale dello Stato membro interessato.
- Fatto salvo il paragrafo 3, i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale possono essere differenziati in conformità della strategia economica e della politica di pianificazione territoriale del porto, relative, tra l'altro, a talune categorie di utenti, o al fine di promuovere un uso più efficiente dell'infrastruttura portuale, il trasporto marittimo a corto raggio o una maggiore efficienza ambientale, energetica o di emissioni di carbonio delle operazioni di trasporto. I criteri per operare tale differenziazione devono essere trasparenti, obiettivi e non discriminatori, e devono essere in linea con le norme in materia di concorrenza, comprese le norme sugli aiuti di Stato. I diritti d'uso dell'infrastruttura portuale possono tenere conto dei costi esterni e variare a seconda delle pratiche commerciali.
- L'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, garantisce che gli utenti del porto e i rappresentanti o le associazioni degli utenti del porto siano informati in merito alla natura e al livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale. L'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, assicura che gli utenti dell'infrastruttura portuale siano informati di eventuali modifiche della natura o del livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale, con almeno due mesi di anticipo, della data in cui tali modifiche cominciano a produrre effetti. L'ente di gestione del porto, o l'autorità competente, non è tenuto a rivelare differenziazioni delle tariffe risultanti da singole negoziazioni.
- In caso di reclamo formale e su richiesta, l'ente di gestione del porto mette a disposizione dell'autorità pertinente dello Stato membro interessato le informazioni di cui ai paragrafi 4 e 5 e tutte le informazioni del caso sugli elementi che utilizza come base per determinare la struttura e il livello dei diritti d'uso dell'infrastruttura portuale. Su richiesta, detta autorità mette a disposizione della Commissione le informazioni.

Lo scorso 9 febbraio è stato pubblicato, come ricordato, il decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232 che reca disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo n. 169/2016 concernente le Autorità portuali. Il decreto in questione costituisce un ulteriore



tassello alle iniziative normative volte al compimento degli obiettivi strategici della riforma della portualità.

Relativamente all'argomento di cui trattasi è rilevante notare come l'articolo 15 del decreto legislativo n. 232/2017 abbia introdotto all'articolo 13, comma 1 della legge n. 84/1994 la lettera *e-bis* recante «*diritti di porto*».

Il Legislatore italiano ha inserito quindi, in maniera espressa, tra le entrate dell'Autorità di sistema portuale i diritti di porto. La modifica non è di poco conto, sia perché riporta nel diritto interno quanto stabilito dal legislatore comunitario con il Regolamento UE n. 352/2017, sia perché il rendiconto di tali entrate, alla luce della disciplina amministrativa e contabile nazionali e comunitarie, dovrà avere il supporto di numeri (dati) certi e certificati.

Quanto sopra evidenziato, alla luce della unificazione delle competenze sotto una unica AdSP in tutti i principali porti della Sardegna, in considerazione delle rilevanti modifiche normative europee e nazionali e valutata la problematica della rilevazione statistica nei porti di giurisdizione, l'Ente dovrà nel periodo di validità del Piano addivenire ad una completa revisione del proprio "sistema tariffario" secondo i dettami della vigente normativa e affrontando la tematica delle statistiche portuali quali elemento necessario per la gestione delle Entrate costituite dai "Diritti di Porto".

## 3.4 LA SICUREZZA

### 3.4.1 LA SAFETY

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

La normativa di riferimento in materia di igiene e sicurezza del lavoro è costituita da un insieme di provvedimenti di carattere generale e speciale, che si basano fondamentalmente sul 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".

In ambito regionale, inoltre, l'Assessorato all'Igiene e Sanità e dell'Assistenza Sociale della Regione Autonoma Sardegna ha provveduto a ricostituire il Comitato Regionale di



Coordinamento, previsto dall'art. 7 comma 1 del decreto legislativo n. 81/2008 e dal D.P.C.M. 21 dicembre 2007, art. 1 comma 2, mediante il decreto n. 85 in data 20 luglio 2015 a firma del Presidente della R.A.S.

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

Recentemente, la A.S.L. n. 2 di Olbia, Dipartimento SPreSAL, ha ritenuto opportuno sollecitare alla Regione Sardegna l'esigenza di ricostituzione, stavolta in assetto permanente, di un gruppo di lavoro settoriale già operante tra il 2008 ed il 2014 avente il compito di predisporre opportuni aggiornamenti, integrazioni e perfezionamenti al Piano di comparto e di rischio relativo al comparto portuale, marittimo e della pesca.

L'Autorità si farà parte attiva sia nel processo di attivazione del gruppo che nella sua composizione, in considerazione degli obiettivi che la A.S.L. n. 2, capofila per la Sardegna per il comparto portuale, marittimo e della pesca, avrebbe posto per l'immediato futuro, ovvero un rafforzamento della collaborazione tra le Amministrazioni competenti ai fini della ratifica di intese, della emanazione di documenti di carattere regolamentare e della conduzione, anche congiunta, dell'attività in esterno, nonché infine l'approfondimento di una serie di temi specifici, come la gestione dei rischi interferenziali nell'interfaccia nave-banchina e la predisposizione di interventi di assistenza nel comparto portuale.

È tuttora in corso di attuazione il Progetto di assistenza del locale comparto portuale 2016-2018 elaborato dalla A.S.L. n. 2 di Olbia con il supporto dell'Ente in qualità di elemento di raccordo tra lo SPreSAL e le imprese portuali. Il corso si è sviluppato attraverso una serie di incontri tra A.S.L., datori di lavoro, RSPP, RLS, medici competenti sotto il coordinamento dell'Autorità, nonché di eventi formativi aventi ad oggetto temi fondamentali, anche se talvolta sottovalutati, quali il rischio stress lavoro correlato ed il rischio da sovraccarico biomeccanico dell'apparato muscolo-scheletrico (rachide ed arti) dei lavoratori operanti nel locale comparto portuale.

Sono allo studio, a chiusura del triennio, alcuni interventi finali quali l'analisi posturale delle mansioni, l'elaborazione specialistica degli schemi esecutivi corretti per i movimenti tipici e le sequenze risultanti ed infine l'educazione dei lavoratori coinvolti all'esecuzione consapevole ed ergonomicamente favorevole dei movimenti.

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.

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

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

A tal proposito, si prevede di continuare a svolgere anche nel futuro, visti gli ottimi risultati raggiunti ogni anno, la speciale vigilanza che vede, durante i mesi estivi, il personale dell'Autorità di Sistema Portuale operare fin da prima dell'alba sulle banchine portuali ed all'interno delle stive, allo scopo di vigilare sulla regolare applicazione delle normative inerenti la sicurezza e l'igiene del lavoro e prevenire il verificarsi di eventuali incidenti sul lavoro.

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

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



Il presente Piano non può affrontare le tematiche di sicurezza dei nuovi porti che fanno parte della nuova circoscrizione territoriale dell'AdSP, 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 AdSP.

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

- Servizi erogati al fine di garantire la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (cfr. *supra* punto 1, Porto di Cagliari relativamente ai servizi di interesse generale);
- Ristrutturazione completa sistema TVCC;
- Sostituzione e implementazione apparecchiature per i controlli di sicurezza su merci e Pax;
- Studio di fattibilità di riduzione dell'area sterile al fine di limitare l'accesso al personale strettamente coinvolto nell'interfaccia nave porto;
- Modifica procedure di imbarco per crocieristi in transito al fine di migliorare la qualità e ridurre i tempi;
- Presa in carico della security nei nuovi porti e miglioramento delle condizioni esistenti
- Revisione PFSA e PFSP in scadenza;
- 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 (2018 - 2020) per il servizio di Vigilanza delle Aree Portuali e di controllo di sicurezza dei passeggeri in partenza da Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres;
- Rinnovo/Sostituzione degli apparati radiogeni utilizzati fin dal luglio 2005 per il controllo di sicurezza dei passeggeri che transitano nella Stazione Marittima di Olbia;
- Sostituzione dei metal detector a portale utilizzati fin dal luglio 2005 per il controllo di sicurezza dei passeggeri che transitano nella Stazione Marittima di Olbia;
- Avvio di un apposito servizio di manutenzione dei cancelli e delle sbarre veicolari posizionate in corrispondenza dei varchi di sicurezza, al fine di assicurarne sempre la massima efficienza;
- Avvio di un apposito servizio di manutenzione delle recinzioni delimitanti le "Aree ad Accesso Ristretto" individuate all'interno degli Impianti Portuali;
- Avvio di un apposito servizio di manutenzione dei parabordi posizionati lungo le banchine di Olbia e Golfo Aranci, al fine di assicurarne sempre la massima efficienza;
- Monitoraggio costante dei pescaggi, con particolare riferimento alle aree maggiormente utilizzate dalle grandi Navi da Crociera, al fine di poter assicurare la fruibilità dei moli in piena sicurezza.

### 3.5 LE POLITICHE DI *MARKETING* E LE ATTIVITÀ PROMOZIONALI

L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna comprende ora diverse realtà portuali dell'Isola quali il porto di Cagliari, Oristano, Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, Santa Teresa, Portovesme.

L'accorpamento di questi scali, alcuni già autorità portuali, altri semplici porti regionali, implicherà necessariamente una fase di armonizzazione delle politiche di marketing e promozione dei porti nonché una visione strategica unitaria della Sardegna come unica destinazione.

Nel settore crocieristico, diportistico e commerciale l'attività di marketing dovrà tenere conto dei diversi porti con caratteristiche geografiche differenti e con un potenziale sviluppo diverso, ciò al fine di migliorare l'operatività di tutti gli scali sardi evidenziando le eccellenze e le potenzialità ai fini di incrementare i traffici e sviluppare nuove *partnership* con vettori nazionali e internazionali.

Va evidenziato che il settore crocieristico sta assumendo una notevole importanza negli ultimi anni grazie alla costruzione di nuove navi sempre più grandi che consentono un notevole incremento dell'impatto economico sul territorio e grazie anche alla programmazione di nuovi itinerari nel Mediterraneo.



L'AdSP ha posto l'accento sullo sviluppo del traffico crocieristico inteso come obiettivo strategico prioritario per tutti gli scali sardi.

Per quanto riguarda il porto di Cagliari, è stato firmato il 31 gennaio 2018 un protocollo d'intesa tra la stessa AdSP, la città metropolitana, il terminalista Cagliari Cruise port e l'aeroporto di Elmas diretto a trasformare il porto in scalo Home port.

A questo proposito il porto di Cagliari, come già approfonditamente specificato nella sezione traffici, nel 2017 ha registrato un aumento del 70 % di presenze pari a 430.534 passeggeri crocieristi, l'accoglienza svolta dal Terminalista Cagliari Cruise Port ha avuto un buon gradimento affiancato anche dall'attività istituzionale svolta con gli armatori dalla stessa autorità di sistema, ciò vale anche per i porti del Nord Sardegna che nel 2017 hanno registrato un traffico crocieristico pari a 133.025 passeggeri.

La nuova conformazione dell'Autorità di sistema portuale richiederà nel prossimo triennio una attività di marketing di sistema con le compagnie armatoriali che dovrà tenere conto di tutte le potenzialità e le varietà di offerta infrastrutturale e turistica di tutti gli scali sardi.

L'interesse dell'Ente sarà quello di sfruttare gli scali dell'Isola in maniera sinergica offrendo alle compagnie la possibilità di scalare più porti in un breve lasso di tempo puntando sulla destagionalizzazione del traffico dei passeggeri. In quest'ottica nel 2018 la compagnia di crociera Pulmantur, farà nel mese di maggio uno scalo a Cagliari e subito dopo scalerà Olbia.

### **3.5.1 PARTECIPAZIONI AD ASSOCIAZIONI**

Considerato essenziale lo sviluppo delle relazioni con i più importanti rappresentanti dei porti crocieristici e delle compagnie armatoriali, la nuova Autorità di Sistema confermerà la presenza nelle associazioni internazionali quali MedCruise dove l'ente è parte attiva nel board europeo attraverso la responsabile marketing, e CLIA (Cruise Line International Association) nella quale è membro GOLD. Si rivelerà fondamentale anche l'attività all'interno di ESPO (European Sea Port Organization) di Bruxelles dove l'Ente, attraverso MedCruise, partecipa attivamente alla Commissione ambiente.

### **3.5.2 PARTECIPAZIONE A FIERE ED EVENTI**

L'Autorità sarà presente a tutti gli eventi e fiere internazionali presentandosi come destinazione unica. Alcune azioni promozionali saranno intraprese grazie alla partecipazione ad alcuni eventi fieristici del sistema Italia da parte di Assoport.

In generale l'ente parteciperà ai seguenti appuntamenti fieristici senza escludere eventuali altre proposte di partecipazione di fiere di settore:



#### SETTORE CROCIERISTICO

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

#### SETTORE DIPORTISITICO

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

#### SETTORE MERCI - CONTAINER

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

### 3.5.3 RAPPORTO CITTÀ – PORTO

L'AdSP, 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

Con la costituzione della AdSP e la conseguente unione dei sette porti della Sardegna si rende necessario provvedere al rinnovamento di tutto il materiale promozionale.

Questo comporterà un lavoro copioso di raccolta e elaborazione di tutte le informazioni e i dati dei porti coinvolti per la realizzazione di materiale promozionale (*brochure*, supporti digitale e altro) da distribuire 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 *crest* e di eventuali gadget da distribuire durante le fiere.

## 3.6 LA COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE

In attuazione delle disposizioni della legge 7 giugno 2000, n. 150 la Comunicazione istituzionale è chiamata a rispondere, innanzitutto, al fondamentale prerequisito di assicurare e promuovere la migliore e più autorevole immagine dell'Autorità di sistema portuale e della sua attività.



Superata ampiamente la dimensione territoriale delle due ex Autorità portuali, l'impegno del prossimo triennio consisterà principalmente nel predisporre una comunicazione a carattere regionale, dinamica ed inclusiva delle nuove realtà alle quali man mano si estenderà la competenza dell'Ente. Si rivelerà fondamentale, a tal proposito, il passaggio attraverso una fase divulgativa delle funzioni dell'AdSP alla nuova utenza, ai cluster e alle comunità portuali e non solo.

Visione che non dovrà trascurare la proiezione oltremare della promozione delle progettualità e dei risultati conseguiti dalla *governance* sarda e, soprattutto, la stretta collaborazione con le attività di marketing nella produzione di materiale promozionale dedicato alle fiere e agli incontri di *business*.

Il primo strumento a garanzia della massima divulgazione dell'attività sarà, appunto, il nuovo sito web [www.adspmaredisardegna.it](http://www.adspmaredisardegna.it), concepito per essere perfezionato ed implementato rapidamente ogni volta che sorgeranno esigenze operative ed indirizzato ad una maggiore fruibilità sia da parte dell'utilizzatore interno che, in particolare, dalla stessa utenza.



Il portale sarà suddiviso in una parte fissa, relativa alla mera descrizione dei porti e alle informazioni tecnico – operative, ed una dinamica, più incentrata sulla trasparenza dell'azione amministrativa, sull'albo pretorio e sull'informazione all'utenza tale da permettere un'ampia visuale sui porti di competenza da parte del cluster marittimo di riferimento. Un'ulteriore parte dettagliata sarà concentrata sulla struttura dell'AdSP, con sezioni dedicate alle sue competenze, all'organigramma, alle attività svolte e alle progettualità.

Un modulo centrale sarà costituito dalle news sull'attività istituzionale che riproporrà, in chiave multimediale, la comunicazione indirizzata ai media. Nelle apposite sezioni verranno, infatti, pubblicati con assidua frequenza tutti i comunicati stampa ed i richiami



a bandi, gare e, comunque, a tutti quei procedimenti che richiedono trasparenza e diffusione capillare. Una comunicazione che potrà agilmente affacciarsi sui social network, attraverso la condivisione dei contenuti del sito su appositi profili creati ad hoc e raggiungere, così, fasce più ampie di *stakeholder*.

Fulcro dell'attività comunicativa dell'Ente sarà la produzione di note per la stampa e la cura dei rapporti con i media, vettore fondamentale per la divulgazione delle notizie relative alle attività svolte. Nel contempo, grazie anche al supporto dei sistemi informatici predisposti dal settore dell'*Information and Communication Technology*, la comunicazione seguirà anche un percorso verso l'interno, veicolando disposizioni del vertice ed informazioni di carattere generale alla struttura. Una esigenza, questa, che ben si confà all'ampia dotazione organica e alla dislocazione dei vari uffici nell'Isola.

### 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 dia 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 AdSP 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.

L’Ente, secondo quanto stabilito in sede dell’Associazione dei Porti Italiani, proseguirà a supportare le azioni descritte per la realizzazione di tale importante strumento.

### 3.8 INFORMATION & COMMUNICATION TECHNOLOGY

L’istituzione dell’Autorità di sistema portuale ha aperto nuovi scenari nell’ambito dell’informatizzazione e della comunicazione digitale. Uffici distanti oltre 300 chilometri e tempi di percorrenza elevati richiedono un necessario investimento tecnologico e un nuovo approccio agli strumenti informatici. L’obiettivo triennale del Piano è costruire un sistema di gestione informatica di tutte le pratiche utilizzando un unico “gestionale” per tutte le attività dell’Ente dove procedimenti e procedure amministrative saranno gestite nativamente in digitale e dove l’inserimento ed il “colloquio” con tutte le banche dati della PA avverrà in digitale attraverso *web-services*, porte di dominio o quant’altro.

In attesa di una più ampia “digitalizzazione” dell’Ente, già alla fine del 2017, l’Ente ha avviato una graduale procedura di interconnessione tra le due sedi principali di Cagliari ed Olbia che, già nel corso del 2018, verrà resa maggiormente efficace con l’adesione al Contratto Quadro “SPC 2” di Consip che prevede l’installazione di una nuova connettività in fibra ottica nei porti. Un’innovazione che, grazie alla velocità di connessione ed una maggiore capienza nella gestione del flusso dei dati, consentirà di agevolare l’interscambio di informazioni tra uffici, riducendo gli spostamenti del personale ma, anche, uniformando ed incrementando la diffusione della connettività wireless accessibili nelle aree portuali, favorendo così l’accesso ai servizi da parte dei cittadini attraverso l’uso di reti wi-fi pubbliche.

Nel nuovo scenario ed in linea con le disposizioni dell’Agenda ed Identità Digitale in materia di razionalizzazione dei Data Center, la sede di Olbia, già dotata di una struttura informatica ed hardware efficiente ed evoluta, ospiterà il Centro Elaborazione Dati sul quale sono già installati i principali software per il funzionamento degli uffici. A partire dal programma di gestione del protocollo informatico Archiflow che, nella nuova forma evoluta, potrà gestire volumi più che raddoppiati di documenti in entrata ed in uscita, attribuire, attraverso la decretazione ed un sistema di task, l’espletamento delle pratiche ai vari uffici, contingentandone i tempi di evasione. Il nuovo programma, una volta portato a regime, ageverà la fase di dematerializzazione del cartaceo, consentendo, senza procedere con la stampa dei documenti, l’apposizione delle firme digitali direttamente dal pannello di lavoro e la diretta pubblicazione dei documenti su un apposito portale dell’Amministrazione Trasparente e sull’Albo Pretorio, oltre che inviarlo alla conservazione o tramite Posta Elettronica Certificata unica all’utenza o alle altre Amministrazioni. Stessa logica di gestione unica interessa anche il software delle presenze e delle paghe che permetterà un’elaborazione unificata delle retribuzioni e della gestione del personale. Così come, in ottica di risparmio, attraverso il potenziamento della centrale telefonica IP,



ogni scrivania potrà avere a disposizione un telefono VOIP che consentirà, a costo zero, di effettuare chiamate tra sedi e, con prezzi ridotti rispetto alle normali tariffe, telefonate all'esterno.

A sostegno della graduale unificazione tra sedi si rivelerà fondamentale la predisposizione di un sistema di videoconferenza per le riunioni col personale e per le sedute del Comitato di Gestione. Processo che sarà facilitato dall'estensione a tutti i porti del sistema Microsoft 365, già adottato dalla sede di Olbia, che permetterà, attraverso una piattaforma completa ed interamente su cloud, videochiamate, posta elettronica, software per l'ufficio e spazi di archiviazione personali.

Per quanto attiene alla riscossione dei canoni e dei vari oneri derivanti dall'attività dei porti, il prossimo triennio richiede particolare impegno per il potenziamento della Gestione elettronica dei pagamenti verso l'Ente (Pago PA), consentendo all'utenza di effettuare il versamento nelle casse dell'AdSP degli oneri con maggiore facilità e, nel contempo, allo stesso Ente di gestire in tempo reale i flussi per la rendicontazione e la riconciliazione automatica.

Tutta la suddetta mole di dati gestita dall'AdSP richiederà, nell'arco temporale in esame, un innalzamento del livello di sicurezza dei sistemi informatici, nel pieno rispetto della Direttiva della Presidenza del Consiglio dei ministri del 1 agosto 2015 denominata "*Misure minime di sicurezza ICT per le Pubbliche Amministrazioni*". L'evoluzione delle minacce cibernetiche, divenute sempre più aggressive e sofisticate, dovrà essere contrastata con adeguati firewall fisici, in gran parte già operativi nel CED di Olbia, ma non del tutto sufficienti per il più ampio sistema informatico che si delinea nei prossimi anni. Sarà dunque necessario procedere con l'acquisizione di nuove apparecchiature e, nel contempo, con un'adeguata formazione di tutto il personale sui rischi derivanti dalla navigazione in rete. Così come si dovrà procedere con l'attuazione di un adeguato piano di *Disaster Recovery* che, in caso di attacco cibernetico o di guasto generalizzato, possa garantire la continuità operativa attraverso il ripristino automatico dell'apparato informatico ed il recupero di tutti i dati senza perdite. A tal fine sarà fondamentale l'acquisizione di nuove unità di backup fisiche dislocate in diverse sedi e di spazi virtuali in cloud per il salvataggio continuo e l'archiviazione del data center.



## 4. LE RISORSE DI SISTEMA

L'*Innovation Day* organizzato dall'Autorità portuale di Livorno, nel giugno 2015, si è concluso con l'asserzione "Porto, per lo sviluppo serve l'innovazione". Questo è il tema che viene affrontato in questa parte del P.O.T. 2018-2020. La realizzazione di questi obiettivi, tuttavia non è neutra rispetto alle altre tematiche trattate dal P.O.T. come l'assetto organizzativo interno e la dotazione di personale. È di tutta evidenza che il raggiungimento degli obiettivi che si ritengono necessari non potrà che dipendere dal raggiungimento di nuovi differenti assetti nella struttura del personale dell'Ente, peraltro necessaria dopo l'accorpamento delle preesistenti Autorità portuali sarde per effetto della recente riforma del sistema portuale italiano, che, peraltro, si basa su forti criteri di innovazione e sviluppo.

### 4.1 PROVENTI ED INTERVENTI

#### 4.1.1 LA PIANIFICAZIONE FINANZIARIA

L'avvio e la realizzazione del programma operativo per il triennio 2018/2020 può contare sulle risorse iscritte nel bilancio triennale dell'AdSP, quale contestualmente approvato con il Bilancio di previsione 2018 dal Comitato di gestione nella seduta del 28 novembre 2017, con deliberazione n. 5.

Il Bilancio preventivo 2018 rappresenta la correlazione tra i flussi in entrata e in uscita per i porti già sede delle due Autorità portuali. Saranno quindi valutate in corso d'anno le esigenze dei porti di nuova acquisizione e le risorse che gli stessi potranno produrre.

In ogni caso il triennio in esame ha avuto avvio con un avanzo di amministrazione stimato in oltre 306 milioni di euro per il solo 2018, di cui 209 milioni di euro già vincolati dalle sopresse Autorità portuali, rimanendone disponibili oltre 97 milioni di euro.

L'utilizzo delle risorse per ciascuno degli esercizi finanziari del triennio viene così rappresentato:



ANNO	ENTRATE		USCITE		SALDO
2018	CORRENTI	48.815.000	CORRENTI	33.144.989	15.670.011
	CONTO CAPITALE	1.175.400	CONTO CAPITALE	57.747.833	-56.572.433
	<b>TOTALE*</b>	<b>49.990.400</b>	<b>TOTALE*</b>	<b>90.892.822</b>	<b>-40.902.422</b>
-					
2019	CORRENTI	53.670.000	CORRENTI	26.232.348	27.437.652
	CONTO CAPITALE	403.000	CONTO CAPITALE	71.095.995	-70.692.995
	<b>TOTALE*</b>	<b>54.073.000</b>	<b>TOTALE*</b>	<b>97.328.343</b>	<b>-43.255.343</b>
-					
2020	CORRENTI	53.670.000	CORRENTI	26.232.788	27.437.212
	CONTO CAPITALE	403.000	CONTO CAPITALE	44.785.664	-44.382.664
	<b>TOTALE*</b>	<b>54.073.400</b>	<b>TOTALE*</b>	<b>71.018.452</b>	<b>-16.945.052</b>

\* = 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 per gli interventi ordinari di mantenimento in efficienza e sicurezza delle strutture e spazi comuni e ai fini della *security* portuale.

Il saldo che si genera come differenza tra le partite correnti consente altresì di finanziare interventi in conto capitale. In assenza di risorse provenienti da fonti finanziarie esterne, gli interventi da realizzare, già inseriti negli strumenti programmatori adottati dalle sopresse Autorità portuali, pur generando un disavanzo finanziario negli esercizi presi a riferimento, trovano comunque copertura nelle risorse già vincolate sull’avanzo di amministrazione.

Ovviamente un’attenzione particolare dovrà essere rivolta all’impatto che il decreto legislativo n. 232/2017 avrà sul versante delle entrate dell’Ente in relazione all’introduzione dei diritti di porto (cfr. *supra*).

#### 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’AdSP 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.

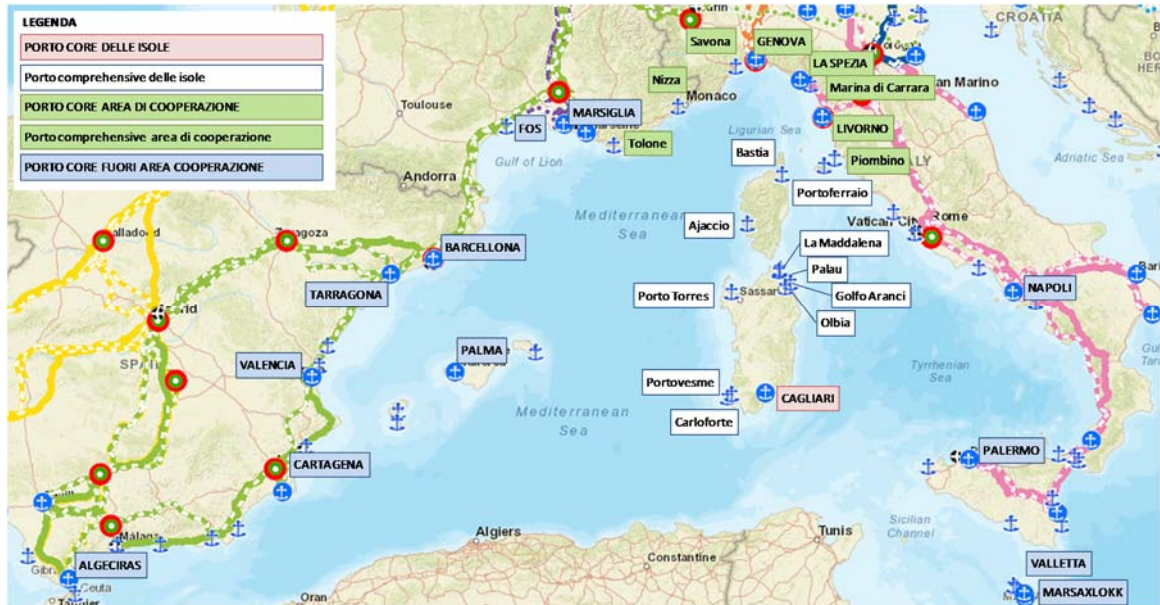
Si ritiene necessario, per il futuro, far precedere alla fase di ricerca (ricerca oculata) di avvisi di finanziamento e di formulazione dei progetti, una fase di analisi strategica in cui si pongono le basi per capire meglio quali siano i fabbisogni finanziari dell'Ente che potrebbero essere soddisfatti 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'AdSP, 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).

Si dovrà procedere quindi 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'AdSP.

Ad integrazione delle attività sopra descritte si procederà a svolgere le ulteriori azioni come riportate nei paragrafi che seguono.



## 1. LE STRATEGIE DI LIVELLO INTERNAZIONALE E NAZIONALE RILEVANTI PER L'ADSP



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 retro porto, 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 lo studio European Commission (2017a), 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 lo stesso 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.





## 2. GLI ACCORDI A LIVELLO DEI PORTI DELL'AREA DI COOPERAZIONE INTERREG IT-FR MARITTIMO E DEL LAZIO PER COGLIERE LE OPPORTUNITÀ DELLA CONTINUITÀ TERRITORIALE E RENDERE ELEGGIBILI LE PARTECIPAZIONI AI BANDI C.E.F. DELLE TEN-T

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 finalizzate alla crescita di un efficace sistema di continuità territoriale.

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 nel 2018, 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.



### 3. 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 gestione<sup>11</sup>. 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.

11

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 Siccù; gli edifici ubicati nel Molo Dogana ed il fabbricato ubicato nel Viale Colombo; attualmente sede del Liceo Scientifico "Alberti.



Inoltre, qualora il concessionario si accoli l'onere per la realizzazione, in particolari aree identificate dal Presidente, sentito il Comitato di gestione<sup>12</sup>, 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 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 portuali<sup>13</sup>. 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'AdSP di partecipare in maniera diretta, come partner, sempre dell'ambito della programmazione 2014-2020, ad importantissimi progetti comunitari transnazionali di valenza strategica.

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 dai precedenti POT delle sopresse Autorità portuali, alla luce dei numerosi impegni ed alla strategicità della partecipazione alla progettazione europea, pensare alla costituzione di un apposito ufficio interno, appositamente dedicato. Tale ufficio, come previsto dall'attuale normativa e nella regolamentazione dei progetti europei potrà essere ulteriormente potenziato, secondo le attività svolte, con collaboratori esterni a carico dei quadri economici dei progetti finanziati. Un compito, questo, che sarà sicuramente demandato al nuovo assetto organizzativo dell'Autorità di Sistema portuale.

12

Per Cagliari è già stato Identificato il Porto Canale.

13

Tra i quali nella programmazione 2007-2013 il Futuremed (MED), l'Optimed (ENPI MED), Porti, P.Im.EX (P.O. Italia Francia Marittimo)



Con la pubblicazione dei bandi 2014-2020 della nuova programmazione Europea, l'Ente si è attivato per una partecipazione diretta ed indiretta alla nuova programmazione. Sin dai primi incontri della primavera 2015, l'Ente<sup>14</sup> ha collaborato per la predisposizione di importanti proposte progettuali con l'Assessorato ai Trasporti della Regione Sardegna, con l'Università di Cagliari, la Regione Corsica (OTC) e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (Livorno).

Nella prima Call del programma Interreg Italia Francia Marittimo l'Ente è risultato vincitore di tutti i 5 progetti presentati, ai quali l'AdSP partecipa sia come partner diretto sia in convenzione con la Regione Sardegna – Assessorato ai Trasporti. Più precisamente, come partner diretto, l'Ente è protagonista del progetto GEECCTT-Iles, con capofila la Regione Corsica – Ufficio dei Trasporti, che si pone l'obiettivo, attraverso la creazione di un organismo di diritto pubblico internazionale (GECT), di ottimizzare, mettere a valore e rafforzare le relazioni tra le isole dell'area di cooperazione. Indirettamente, grazie ad un accordo istituzionale con la Regione Sardegna – Assessorato ai Trasporti, l'AdSP partecipa ai progetti Nectemus, con Provincia di Livorno capofila, attraverso il quale saranno individuate quelle criticità che creano rallentamenti nell'interscambio modale del trasporto marittimo dei passeggeri e la successiva predisposizione di un piano di azione congiunto, con indicazione degli interventi per il miglioramento delle infrastrutture e dei flussi informativi nei porti delle zone continentali e delle isole di Sardegna e Corsica; Circumvectio che, al pari del progetto precedente, mira al perfezionamento della gestione dei flussi di merci, attraverso lo sviluppo delle piattaforme IT logistiche di interscambio modale. In tema ambientale, invece, la Port Authority sarà impegnata su due linee di progetto: Se.Dri.Port, il cui Capofila è la Regione Sardegna, Assessorato ai Trasporti, che rappresenta, invece, una concreta opportunità per il controllo dell'insabbiamento dei porti sardi, attuabile attraverso un avanzato sistema di monitoraggio del fenomeno di accumulo di sedimenti; SEDITERRA, Capofila il Dipartimento del VAR (Francia) che, al pari del progetto precedente, mira allo studio delle opportunità di trattamento e riutilizzo a terra dei materiali di risulta dei dragaggi.

Anche sulla seconda *call* del Programma Interreg Italia Francia Marittimo l'AdSP ha centrato tutti i propri obiettivi, presentandosi già come soggetto unico (APNS+APCA). Infatti nel luglio 2017 sono stati approvati tutti e nove i progetti in cui l'AdSP ha deciso di partecipare in varie forme.

L'AdSP sarà partner o svolgerà le attività in convenzione con altri soggetti istituzionali in numerosi progetti, tra cui uno strategico, che prevedono: attività varie in materia di infomobilità, multimodalità ed interoperabilità dei passeggeri; studi ed azioni contro l'inquinamento sonoro e sui rifiuti nei porti; Studi di fattibilità sull'utilizzo, nel trasporto marittimo di carburanti meno inquinanti ed emissioni in atmosfera delle navi;

14

In riferimento alla programmazione 2014.2020 sull'Interreg Italia Francia marittimo le due preesistenti Autorità portuali avevano già pianificato assieme una attività unica sui programmi europei.



Localizzazione e progetti di gestione di strutture per il GNL; Studi sulla qualità della acque nei porti.

Di seguito lo schema dei progetti approvati nella programmazione 2014-2010:

1° Call	<b>GEECCTT- ILES</b> (continuità territoriale e creazione di un GECT) CAPOFILA OTC CORSICA (FRA) - AdSP Partner
	<b>SEDRIPORT</b> Dragaggi Portuali in aree non inquinate (Olbia) CAPOFILA ASS. TRASPORTI REGIONE SARDEGNA - AdSP In Convenzione RAS
	<b>SEDTERRA</b> Dragaggi Portuali in aree inquinate (Cagliari) CAPOFILA CAMERA COMMERCIO VAR (FRA)
	<b>CIRCUMVECTIO</b> (Studio di sistemi telematici per le merci) CAPOFILA REGIONE LIGURIA - AdSP In Convenzione RAS
	<b>NECTEMUS</b> (Studio connessioni tra porto ed entroterra per il trasporto passeggeri e telematizzazione portuale) CAPOFILA PROVINCIA LIVORNO - AdSP In Convenzione RAS

2° Call	<b>MOBIMART</b> (Nuovo sistema telematico portuale nei porti di Cagliari, Olbia e Porto Torres portuale e connessione alle reti telematiche regionali del trasporto pubblico su gomma e ferro) vedi altra specifica mail... CAPOFILA REGIONE TOSCANA - AdSP Partner
	<b>Easy Log Precise</b> (Studio di sistemi telematici per le merci e progetto Pilota ad Olbia, da vedere se possibile Porto Torres....) CAPOFILA CIREM UNICA - AdSP In convenzione Camera Commercio Nord Sardegna
	<b>RUMBLE</b> (studi sulla riduzione del rumore nei porti e progetti pilota in alcuni porti – Cagliari) CAPOFILA REGIONE LIGURIA - AdSP Partner
	<b>DECIBEL</b> (studi sulla riduzione del rumore nei porti e progetti pilota in alcuni porti – Olbia) CAPOFILA CAMERA COMMERCIO BASTIA (FRA) - AdSP in convenzione con Comune di Olbia
	<b>LIST PORT</b> (studi sulla riduzione del rumore nei porti e progetti pilota in alcuni porti – Olbia) CAPOFILA CIREM UNICA AdSP in convenzione con Comune di Olbia
	<b>MON ACUMEN</b> (studi sulla riduzione del rumore nei porti e progetti pilota in alcuni porti – CAGLIARI) CAPOFILA AdSP del mare Tirreno settentrionale (Livorno) - AdSP Partner
	<b>IMPATTI-NO</b> (Studi e proposte per la riduzione dei rifiuti e reflui nei porti – Olbia) CAPOFILA UNICA - AdSP in convenzione con UNICAGLIARI



<b>GNL-FACILE</b> Azioni pilota per sviluppare l'uso dei carburanti marittimi a basso impatto (GNL) nei porti commerciali: Ca) Azioni pilota per la realizzazione di stazioni di stoccaggio e rifornimento di GNL nei porti commerciali CAPOFILA AdSP del mare Tirreno settentrionale (Livorno) - AdSP Partner
<b>GEREMIA</b> (qualità acque portuali - Olbia) CAPOFILA UNIGE - AdSP mero supporto esterno

All'inizio del 2018 l'AdSP prenderà parte sia alle attività di negoziazione per le candidature della terza CALL dell'Italia Francia Marittimo sia alle presentazioni dei nuove CALL di alcuni programmi UE 2014-2020 che presentano attività rilevanti dal punto di vista portuale, anche al fine di favorire la creazione di nuovi partenariati di progetto.

L'AdSP ha ricevuto importanti ed ulteriori proposte di partenariato, a valere su vari e diversi fondi europei, tra cui il LIFE, tuttavia l'assenza di una struttura organizzativa stabile e l'ampia e la già nota carenza di personale, 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 nei POT delle preesistenti Autorità portuali 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.

15

Marebonus la Sardegna risulta ancora esclusa<sup>15</sup>. 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 dai Regolamenti di revisione 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)

15

Decreto 13 settembre 2017 in G.U. nr. 289 del 12/12/2017



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, per 26,2 miliardi di euro, 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.

Ad inizio del 2017, si è potuta consultare la versione pubblicata l'11 gennaio 2017 del Piano dettagliato di attuazione delle AdM. 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». Tale Piano non risulta ancora definitivo, recentemente è stata pubblicata una nuova versione dello stesso, senza carte, che corregge, evidentemente dopo le pesanti segnalazioni ricevute, alcune criticità della versione di gennaio 2017.

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) nella versione gennaio 2017. Nella versione Autunno 2017 non risultano disponibili atti e per tale motivo si deve fare riferimento al documento precedente.

È stato depotenziato, nella versione Autunno 2017 del Piano, il concetto di Autostrade del Mare esteso a tutti i trasporti per via marittima da/per l'Unione Europea, compresi i servizi regolari full-container transoceanici da/per l'Estremo Oriente o il Nord America.

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”<sup>16</sup>. Questo perché nella cartografia allegata al Piano stesso (gennaio 2017), 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.

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

16

In realtà il concetto è di adeguatezza, non ci sei perché sei adeguato e non hai bisogno di alcun finanziamento.





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.

L'AdSP 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 AdSP, come per esempio quella del Mar Tirreno Settentrionale suo principale "partner commerciale", per evitare che la sua portualità ed i suoi traffici vengono marginalizzati nella programmazione europea, con forte rischio di non poter partecipare ai bandi di finanziamento sul CEF delle TEN-T, ma non solo quelli<sup>17</sup>, in quanto la programmazione primaria, le AdM in particolare, escludono nella propria pianificazione la Sardegna.

## 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 H2020), efficiente e competitivo (attraverso tecnologie, automazione e applicazione di strumenti come Value stream mapping).
- Efficienza energetica (comprese le risorse rinnovabili).
- Volano per lo sviluppo socio-economico 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 nostri porti per diventare "smart" dovranno compiere numerosi sforzi, sia dotandosi di adeguate tecnologie, ad iniziare da un efficiente Port Community System (PCS), ma soprattutto cambiando metodologie di gestione, sia interne che esterne, che, attualmente, a parte le aree terminalizzate (es. porto Canale di Cagliari), evidenziano il mancato coinvolgimento dei porti nel sistema

17

In effetti tutta la programmazione europea e nazionale è basata sulla conformità ai piani di settore, qualora la Sardegna non risultasse nel sistema delle Autostrade del Mare, anche tutti gli interventi previsti dai programmi europei e nazionali diversi dal CEF/TEN\_T, legati alle AdM, non sarebbero finanziabili.



logistico della Sardegna . Al fine di fare crescere la propria portualità e renderà più “smart”, l’Ente attraverso la programmazione Europea cercherà progetti e programmi per sviluppare ed eventualmente realizzare i nuovi “Smart Port” della Sardegna.

In questo senso potranno essere sviluppate soluzioni e relative progettualità mediante le quali saranno valorizzate aree demaniali non utilizzabile per attività portuali proprie in funzione della autosufficienza energetica dei diversi scali del Sistema. Si pensi ad esempio alle decine di chilometri di dighe foranee per l’installazione di impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili (tipo fotovoltaico, microeolico, energia da moto ondoso, ecc.).

#### 4.4.2 I GREEN PORTS

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

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

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

Da tempo l’ESPO (European Sea Ports Organisation) ha realizzato dei sistemi di valutazione delle prestazioni e gestione ambientale dei porti. La necessità di progettare un sistema di monitoraggio delle “prestazioni ambientali” dei Piani Regolatori, previsto dal decreto legislativo n. 152/2006, è l’occasione migliore per progettare un sistema integrato di valenza europea, finalizzato a confrontare gli indici di prestazione ambientale dei porti di competenza con tutti gli altri porti d’Europa, utilizzando dei parametri europei appositamente disegnati per i porti: l’SDM ed il PERS. Inoltre la partecipazione delle Autorità portuali italiane, tramite l’ESPO al Progetto Comunitario PORTOPIA (Ports



Observatory for Performance Indicators Analysis) ha confermato l'esigenza di dotare la portualità di riferimento di un sistema di indicatori di livello comunitario.

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

#### *SELF DIAGNOSIS METHOD (SDM)*

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

#### *PORT ENVIRONMENTAL REVIEW SYSTEM (PERS)*

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

#### **4.4.3 IL SISTEMA INFORMATIVO PORTUALE (PCS)**

Il porto, quale nodo logistico strategico, viene oggi individuato, e non potrebbe che essere così, quale nodo di congiunzione tra i sistemi telematici di cui alla direttiva UE 65/2010 (lato mare) con la direttiva UE 40/2010 (lato terra). Tale approccio è stato direttamente confermato dall'Unione Europea mediante l'approvazione ed il finanziamento del



Progetto Futuremed, progetto strategico, che tra i propri progetti pilota prevedeva proprio di progettare e testare le possibili connessioni telematiche tra i sistemi informativi marittimi e terrestri.

Oggi questa linea di sviluppo viene confermata dalla UE attraverso l'approvazione ed il finanziamento del Progetto Strategico dell'Interreg Italia Francia Marittimo, MOBIMART, che si propone, per quanto riguarda l'Autorità di sistema portuale di sviluppare in via definitiva quanto testato sul progetto Futuremed ed interconnettere il PCS ai sistemi di trasporto delle Regioni secondo le indicazioni di cui alla Direttiva 40/2010.

Il progetto che si propone l'Autorità di sistema portuale, in conformità con le normative europee è "interoperabile" ed "espandibile". Esso scambierà informazioni con altri sistemi proprietari, sia degli attori portuali, sia delle altre istituzioni, secondo quanto previsto dall'attuale normativa e con tutti quei soggetti che appartengono al settore della logistica e delle merci utilizzando anche la Piattaforma Logistica Nazionale gestita da UIRNET, sia attraverso il sistema in fase di realizzazione di Cagliari Port 2020. Il sistema non sostituisce i sistemi in uso agli operatori portuali per le loro varie funzioni. Semplicemente, alcuni dati verranno scambiati all'interno dei vari sistemi, fornendo alla Comunità portuale ed agli Enti pubblici preposti un dato informativo completo ed in tempo reale. Il sistema potrà crescere e seguire l'evoluzione dei porti e delle esigenze della Comunità portuale. In ogni porto di competenza il PCS, progettato per un uso generalizzato nella portualità europea, verrà adattato alle esigenze locali mantenendo la standardizzazione dei processi e garantendo la puntuale applicazione delle normative comunitarie e nazionali.

Il Sistema rimarrà sotto il diretto controllo dell'AdSP al fine di garantire la riservatezza nella gestione dei dati, necessaria per salvaguardare le attività commerciali private che vi si svolgono e rispettare il diritto alla privacy dei passeggeri e degli operatori.

La telematizzazione dei porti della Sardegna, nell'ottica della *single window*, passa dalla predisposizione di una architettura modulare di base, già sperimentata, come detto nel progetto Futuremed ed anche in alcune realtà portuali italiane, a cui potranno essere connessi nuovi ed ulteriori moduli secondo le esigenze dei traffici portuali e l'evoluzione del dettato normativo di riferimento. Ma questo da solo non basta.

È evidente che ci si dovrà muovere in due direzioni:

- da una parte dovrà essere seguita una intensa attività amministrativa finalizzata a realizzare intese ed accordi che consentano di condividere e trasferire i dati tra il PCS ed i sistemi telematici degli altri Enti e Società operanti nei porti, condividendo, ulteriormente, alcune informazioni provenienti dai sistemi degli operatori portuali, il tutto in una ottica di massima trasparenza e collaborazione al fine di realizzare il dettato normativo e di progetto;
- dall'altra parte non si può dimenticare che, per condividere le informazioni a livello telematico, l'Ente si deve dotare di una apposita struttura informatica dotata dei necessari requisiti tecnici atti a interfacciarsi con i sistemi proprietari già in uso alle altre amministrazioni e società operanti in porto, o comunque in fase di studio.



Ci si è resi conto, con l'esperienza del progetto Futuremed, che la tecnica di realizzazione del PCS e la parte amministrativa necessaria per alimentarlo, mediante lo scambio di dati con gli altri sistemi telematici, dovevano seguire percorsi differenti, pena il possibile fallimento del progetto stesso. Infatti, l'attività necessaria a raggiungere gli indispensabili accordi con le altre Amministrazioni e le Società è regolata da leggi e regolamenti, ancora in corso di perfezionamento, per cui i tempi per le intese possono allungarsi oltre i termini previsti dal cronoprogramma di progetto. Pur non mettendo a rischio la validità delle attività da svolgere, tali accordi garantiscono la futura prosecuzione delle attività "disegnate e svolte" in fase progettuale. Da un punto di vista tecnico, già oggi, sappiamo quali sono i programmi con cui il PCS si dovrà interfacciare per cui è possibile, in attesa di ottenere tutte le autorizzazioni/intese, creare la struttura telematica di base che consentirà il collegamento e la rielaborazione dei dati provenienti dai sistemi marittimi e terrestri. Ci aspettiamo molto dalla collaborazione con gli attori della Piattaforma Logistica Nazionale gestita da UIRNET, che vede la collaborazione di Assoporti Servizi per la creazione del modello Operativo ed Istituzionale del PCS delle AdSP, nell'ambito della più ampia PLN.

I moduli di base individuati per il progetto completo del sistema, di cui si propone di mantenere il nome di FUTUREPORT, sono i seguenti: Info Nave, Check-In, Info Porto, Security Master e Statistiche.

Ciò che si appreso dall'esame delle strutture telematiche esistenti, dagli open data, dall'esame seppur parziale delle risorse telematiche sarde, ed ancora più parziale di quelle transfrontaliera è l'assenza di travel planner, app, sistemi telematici transfrontalieri. Per affrontare un viaggio dalla Sardegna per una qualsiasi città dell'area di cooperazione, per esempio, si devono consultare un numero elevato di siti ed APP. È evidente che a parte il settore aereo, siamo ancora ben lontani ad un sistema universale di informazioni per la mobilità. Il "buco" più grande è rappresentato dal trasporto marittimo.

## CAGLIARIPORT2020

Il progetto CagliariPort2020, avviato il 15 settembre 2014 (fine progetto prevista per il 30 settembre 2018) a seguito del bando *Smart Cities & Communities* del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca del luglio 2012, e finanziato per complessivi 14.800.000., intende ricercare una soluzione in grado di affrontare e risolvere in modo efficace le problematiche dovute all'aumento previsto di mezzi, merci e persone, attraverso lo sviluppo di una metodologia generale di gestione dell'interfaccia tra la Città e il Sistema Portuale in termini di nodi logistici, affrontando in modo organico sia le tematiche relative alla movimentazione interna all'area portuale sia quelle relative ai flussi in entrata ed uscita di passeggeri e merci attraverso i gateway cittadini e valutando l'impatto di essi sul flusso cittadino.

La piattaforma con le funzionalità allo stato attuale implementate è visibile all'indirizzo <http://cp2020portal.vitrociset.it/homeintra>. Ad oggi risultano implementate le



funzionalità di base del PCS: intranet, statistiche, previsioni arrivi e partenze navi, fascicolo nave, dichiarazioni CP ed in parte quelle doganali.

Sono in fase di realizzazione le attività sui Gate Automatici, Filiera del Marmo, e l'estensione del progetto anche agli altri porti dell'AdSP, specialmente sul porto di Olbia. Le attività di progetto proseguiranno secondo l'ottica di uno sviluppo integrato con la PNL (Uirnet) e Mobimart.

In tale prospettiva si ritiene opportuno che la Società Vitrociset (società incaricata di realizzare il Progetto in parola), affinché possa implementare in modo ottimale il sistema previsto nel Progetto, operi a diretto contatto con le strutture dell'Ente. Saranno quindi a breve individuati locali nella disponibilità dell'AdSP da destinare alle attività della suddetta Società.

#### 4.4.4 IL PIANO ENERGETICO AMBIENTALE

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

Il Piano Energetico Ambientale è uno strumento di razionalizzazione energetica anche mediante la promozione e l'uso di fonti rinnovabili e l'aumento dell'efficienza energetica nell'area portuale, contribuendo al miglioramento ambientale dei porti.

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

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



L'Ente, nel corso della validità del presente Piano, dovrà predisporre un capitolato tecnico ed affidare la redazione del Piano, comprensivo anche delle ipotesi di gestione di un sistema ambientale secondo i paragrafi che precedono.

Tuttavia il D.lgs 169/2016 ha inserito nella legge 84/1994 l'art. 4 bis sulla sostenibilità energetica. In effetti l'articolo 4 bis prevede che ogni Autorità di sistema portuale si doti di un piano energetico ed ambientale con il fine di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. L'affidamento di tale studio

dovrà necessariamente essere valutato, per competenza dai nuovi organi dell'Ente. Si dovrà valutare, poi, se attendere la pubblicazione delle linee guida adottate dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Infatti le uniche linee guida adottate risultano interne a quelle dei Piani Regolatori, che però non sembrano soddisfare le necessarie esigenze per la redazione di un Piano così complesso.

Il Capitolato tecnico verrà poi sviluppato secondo le seguenti direttrici:

Azione 1 Quadro Conoscitivo

- A.1.1 - Esame della Legislazione, degli atti di programmazione e degli studi sullo stato dell'ambiente.
- A.1.2 - Quadro conoscitivo energetico/ambientale del sistema portuale
  - A.1.2.1 Analisi del contesto territoriale e strutturale
  - A.1.2.2 Analisi del contesto socio-economico e operativo.
  - A.1.2.3 Analisi energetica ed inventario delle Emissioni
  - A.1.2.4 Analisi della Situazione ambientale generale
  - A.1.2.5 Analisi dell'organizzazione Interna e degli strumenti informatici a disposizione

Azione 2 Quadro Previsionale – Il PEA\_AdSPMS

- A.2.1 - Realizzazione del quadro previsionale e fasi approvative del PEAPNS

Azione 3 Quadro di Monitoraggio

Azione 4 I software

- A.4.1 - Manutenzione evolutiva ed assistenza tecnica dei software



## 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 LE AZIONI PRIORITARIE

#### 5.1.1 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 sopresse 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.

Lo sforzo che in questo senso va compiuto nell'immediatezza sta nel ridurre virtualmente la distanza fisica tra i diversi comprensori attraverso un effettivo "sistema unico" di *governance* che coniughi azione, pianificazione ed organizzazione.

In questo senso deve essere perseguita un'efficace azione di rivisitazione delle strutture organizzative in essere, che dovranno conformarsi sia agli indirizzi strategici tracciati nella legge n. 84/1994, come modificata, sia allo scenario territoriale di riferimento, evitando per quanto possibile duplicazioni funzionali.

Di pari rilevanza e complementarità risulta pertanto un adeguamento dell'attuale pianta organica cumulata, cui dovranno essere integrate professionalità idonee ad affrontare le nuove attribuzioni e gestire i nuovi ambiti, ferma restando la valorizzazione delle risorse già presenti.

#### 5.1.2 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 assumere accezioni loro proprie, 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 perseguirà pertanto i propri obiettivi di armonizzazione delle procedure attraverso la redazione di un unico manuale procedurale interno. L’obiettivo di definizione ed armonizzazione dei processi sarà fornito dal nuovo modello organizzativo e dal funzionigramma di cui l’Ente si doterà.

L’armonizzazione delle procedure favorirà quindi il processo di “unificazione” dei procedimenti, ma questo non sarà sufficiente. A monte è, infatti, necessaria una profonda revisione del tessuto regolamentare dell’Ente.

Innanzitutto, come previsto dal Piano Anticorruzione e Trasparenza 2018-2020, recentemente adottato, l’applicazione delle norme anticorruzione, e non solo quelle, in un nuovo Ente, quale l’AdSP Mare di Sardegna necessita, data la particolare natura giuridica dell’Ente, di un imponente processo di redazione e revisione regolamentare interno. Il Piano ha previsto per tutta l’AdSP:

- a. la predisposizione del nuovo regolamento sul procedimento amministrativo;
- b. la redazione del nuovo regolamento sull’accesso agli atti 241/1990, Accesso Civico, Accesso generalizzato (FOIA);
- c. la redazione del Nuovo regolamento sulla gestione del Demanio Marittimo;
- d. la redazione del Nuovo regolamento del lavoro Portuale, Art. 68 C.d.N., Deposito Merci in Banchina;



- e. la regolamentazione procedurale per l'affidamento dei contratti pubblici di importo inferiore alle soglie di rilevanza comunitaria, indagini di mercato e formazione e gestione degli elenchi di operatori economici e procedure negoziate;
- f. la predisposizione di un sistema di regolamentazione delle Performance in collaborazione con l'OIV;
- g. la redazione di un regolamento rotazione Incarichi e formazione;
- h. la ricognizione dei servizi pubblici erogati e predisposizione delle carte dei servizi;
- i. la Predisposizione di un regolamento incarichi extraistituzionali, incompatibilità ed inconfiribilità;
- j. la predisposizione di linee guida per l'affidamento a soggetto esterno del progetto di realizzazione di un sistema telematico di gestione unico dell'Adsp, conforme al Codice Amministrazione Digitale e normative anticorruzione e trasparenza, finalizzato alla realizzazione di un sistema automatico e non ripetitivo di adempimento.

Inoltre, la dualità istituzionale originaria dell'Autorità di sistema dei porti sardi ha ovviamente comportato anche un'eredità regolamentare diversificata, che si traduce in discipline operative differenti per istituti analoghi, tuttora applicate nei due precedenti ambiti territoriali di competenza.

A ciò si aggiunga anche il regime amministrativo "ereditato" dagli scali gestiti dall'Autorità marittima ed ora transitati sotto la gestione dell'AdSP.

Si rende cosicché necessario operare un intervento di *Business Process Reengineering* che conduca ad una profonda revisione dei procedimenti operativi per i quali sia stata verificata la mancata adeguatezza agli indirizzi aziendali.

Verranno dunque riconsiderati i vigenti regolamenti riguardanti la gestione amministrativa e finanziaria, il personale, il demanio, la definizione dei canoni, le progettazioni, le manutenzioni, l'accesso ai servizi ed alle infrastrutture ed ogni altra disposizione di carattere generale rivolta all'utenza portuale al fine di rendere tali strumenti omogenei per tutta la circoscrizione dell'Ente.

### 5.1.3 LA VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO

Gli *asset* dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna rappresentano una risorsa sulla quale devono essere concentrate le azioni prioritarie di intervento della struttura operativa dell'Ente, affinché dalla gestione ottimale di questi si giunga al duplice scopo dell'utilizzo degli stessi nel rispetto dei principi codicistici e della valorizzazione patrimoniale.

Le politiche di *property management* assumono pertanto una particolare rilevanza nelle strategie dell'Ente, che concentrerà su di esse percorsi di innovazione volti a disporre delle informazioni rilevanti attinenti il *real estate* ed il *facility management* in modalità



centralizzata, aggiornate, facilmente accessibili e gestibili, anche attraverso applicativi *ad hoc*.

Del pari e nell'ottica dell'ottimizzazione della gestione dei beni demaniali in disponibilità dell'Autorità, appare opportuna un'azione diretta a mitigare il contenzioso in essere riguardante le controversie sorte in passato e tuttora pendenti innanzi le diverse Magistrature.

#### 5.1.4 IL RILANCIO DEI TRAFFICI

Gli effetti della crisi economica a partire dal 2007 ha generato nel settore del *worldwide shipping* una fase critica, che ha inevitabilmente ridotto, a partire dalla seconda metà del 2008, i volumi di traffico, così come è accaduto per tutte le modalità di trasporto. Il *transshipment*, in un primo momento, ha subito meno gli effetti della crisi grazie al principio dell'*hub&spoke*. In questo caso, ricordiamo, la linea di navigazione è il principale soggetto decisore per la scelta dei porti di *transshipment*, attività questa che non rappresenta in alcun modo un traffico di merci, ma che si configura piuttosto come una scelta organizzativa finalizzata all'ottimizzazione degli itinerari attraverso il modello *hub & spoke* che permette di servire un numero maggiore di scali rispetto al modello "punto a punto" (Lumsden et al. 1999).

L'evoluzione della crisi, anche dal lato industriale, ha generato alcuni fenomeni importanti e consequenziali dal lato degli *ocean carrier*:

- la finanziarizzazione dello shipping
- il gigantismo navale
- la concentrazione oligopolista.

Questi tre fenomeni si sono incrociati con quattro fattori fondamentali: la concorrenza dei porti del Nord Europa (che possono contare di un maggiore mercato di consumo) e del Nord Africa (che invece possono contare su legislazioni meno rigorose e su costi di manodopera bassi), il crollo del prezzo dei noli marittimi e l'aumento della capacità di stiva (questi ultimi due fattori hanno anche comportato il riempimento dei contenitori con merci a basso valore aggiunto e tradizionalmente trasportate come *solid bulk*). In Italia, in breve, ciò ha significato crisi del settore *transshipment*. A Taranto prima e assistiamo in questo periodo a segnali di perdita di quote di traffico a Cagliari <sup>19</sup>.

Quali risposte alla crisi? Laddove il settore del *transshipment* ha visto una contrazione dei posti di lavoro, lo si sta attenuando, come il caso di Cagliari, con l'istituzione delle Agenzie per il lavoro, a tutela delle comunità locali.

19

Cfr. Assemblea Generale Assoport. Dicembre 2017. Intervento del C.V. (CP)Andrea Agostinelli, Commissario Straordinario Autorità Portuale di Gioia Tauro.



Analogamente, si rende necessario favorire servizi di valore aggiunto alle merci per una ripresa della centralità italiana nel settore del *transshipment*. Le ZES, i porti *factory*, come indicato nei paragrafi che seguono, potrebbero rappresentare la risposta a questa necessità, per garantire la polifunzionalità degli scali. Non vi è dubbio che per affrontare l'attuale crisi bisogna puntare alla polifunzionalità degli scali e creare all'interno del porto delle aree di produzione a valore aggiunto che possano trasformare le merci per essere rispedite a destinazione e in questo caso le ZES o Zone Franche rappresentano una opportunità da non perdere.

Inoltre si dovrà cercare con la Commissione Europea una nuova e "meritata" centralità dei nostri porti, che oggi sono di fatto marginalizzati sia nella programmazione europea che negli interventi finanziari. Problematica di cui si è dato conto in più punti di questo Piano Operativo triennale.

Le azioni per il rilancio della nostra portualità saranno completate con una mirata azione di marketing che è stata illustrata nell'apposito paragrafo del Piano.

### 5.1.5 LA ZONA ECONOMICA SPECIALE (ZES)

*«Le Zone Economiche Speciali sono delle aree territoriali contraddistinte da un regime giuridico particolare e diverso rispetto al territorio che le circonda. Segno comune delle Zes è infatti la creazione di un sistema giuridico/economico che favorisca la crescita delle imprese autoctone, attragga investimenti esteri, favorisca l'import export. Le misure legislative che rendono speciali queste zone variano da paese a paese. In molti casi consistono in esenzioni doganali (e in questo caso la Zes coincide con una zona franca), in altri in semplificazioni burocratiche, flessibilità dei rapporti di lavoro, aiuti economici, misure fiscali di sostegno. Comunque sia il modello delle zone economiche speciali si è dimostrato (salvo alcune eccezioni ed epic fails) idoneo a sostenere lo sviluppo e contrastare i periodi di recessione economica. In questa ultima direzione fanno scuola le 14 Zes polacche che hanno sostenuto la crescita e l'occupazione di tale paese ben oltre le percentuali medie degli altri paesi dell'eurozona. Oggi le Zes nel mondo sono oltre 4500, in Europa oltre 70. E questi numeri sono in crescita. Non tutte le Zes sono però uguali. Esistono Zes 'generiche' ed altre tematiche, volte a sostenere lo sviluppo di determinate tipologie di imprese. Questa la scelta, implicita, del legislatore italiano. Prevedere l'istituzione nelle regioni meno sviluppate ed in transizione (Campania, Puglia, Basilicata, Molise, Calabria, Sicilia e Sardegna) di zone geograficamente delimitate e chiaramente identificate collegate ad un porto 'core' (inserito nelle reti TEN-T europee). La scelta, come anticipato implicita, è dunque di favorire lo sviluppo delle imprese collegate alla logistica marittima. Sostenendo lo sviluppo della portualità italiana e coerentemente con l'ampia e significativa riforma della stessa (Riforma Delrio). Non a caso il Comitato di Gestione della Zes è presieduto dal Presidente dell'Autorità di sistema portuale, composto da un rappresentante della regione (o regioni in caso di Zes interregionali), da un rappresentante della Presidenza del CdM e di uno del MIT e si avvale del Segretario generale dell'Adsp per l'esercizio delle funzioni amministrative gestionali. I vantaggi delle imprese insediate nelle*



*Zes consistono: a) procedure burocratiche semplificate; b) accesso alle infrastrutture logistiche esistenti e di quelle realizzate con il piano di sviluppo; c) crediti d'imposta per gli investimenti. Per poterne godere le imprese devono mantenere l'attività nell'area per almeno sette anni. Sono escluse le imprese in liquidazione (evidentemente anche concorsuale). Il primo decreto attuativo, in fase di approvazione, conferma la scelta. Le Zes elettivamente si sviluppano nei retroporti, ovvero intorno a piattaforme logistiche ed interporti. Il piano di sviluppo strategico deve identificare le attività di specializzazione territoriale che si intendono rafforzare e il loro nesso economico-funzionale con i porti afferenti alla Adsp. Insomma, il legislatore prevede un duplice requisito per essere inseriti nella Zes: oggettivo (legame con l'attività portuale) e soggettivo (attività delle imprese). Inoltre, il decreto pone le basi per una concorrenza tra le Regioni. Le Zes non saranno in Italia tutte uguali, ma la loro attrattività dipenderà dalle semplificazioni che le Regioni e gli enti locali si impegnano ad adottare per le iniziative insediate nella Zes (devoluzione di poteri al comitato di indirizzo), agevolazioni ed incentivazioni regionali aggiuntive rispetto a quelle statali, supporto amministrativo apprestato al comitato di indirizzo. La riforma, dunque, attribuisce una grande responsabilità alle Regioni per il successo delle Zes. Il tempo dirà se di tale responsabilità le Regioni faranno buon uso. Sulla loro capacità poggia la speranza di far decollare la logistica del meridione e di promuovere una rigenerazione economica coerente con i principi della cosiddetta blu e circular economy. Che oggi presiedono allo sviluppo delle Zes estere più innovative .».*

Giova ricordare, inoltre, che il decreto legislativo 10 marzo 1998, n. 75 in attuazione dell'articolo 12 dello statuto speciale per la regione Sardegna approvato con legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3, e successive modificazioni, ha istituito nella regione Sardegna delle zone franche, secondo le disposizioni di cui ai regolamenti CEE n. 2913/1992 (Consiglio) e n. 2454/1993 (Commissione), nei porti di Cagliari, Olbia, Oristano, Porto Torres, Portovesme, Arbatax ed in altri porti ed aree industriali ad essi funzionalmente collegate o collegabili. La delimitazione territoriale delle zone franche e la determinazione di ogni altra disposizione necessaria per la loro operatività viene effettuata, su proposta della regione, con separati decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri. In sede di prima applicazione la delimitazione territoriale del porto di Cagliari è quella di cui all'allegato dell'atto aggiuntivo in data 13 febbraio 1997, dell'accordo di programma dell'8 agosto 1995 sottoscritto con il Ministero dei trasporti.

Appare ben chiara la linea tracciata dal legislatore sia attraverso le norme ordinarie (ZES) sia quelle di natura statutarie e costituzionale (zone franche) per lo sviluppo della portualità isolana, una opportunità che l'AdSP dovrà perseguire con tutte le forze che possiede. La realizzazione di questo obiettivo non potrà che prevedere un passaggio istituzionale con le Regione Sardegna per trasformare il conflitto di competenze sulla programmazione, già in corso di attenuazione, tra l'Ente ed i Consorzi industriali regionali che possono diventare un importante partner istituzionale per la realizzazione e la piena operatività di quelle aree a speciale ordinamento.



### 5.1.6 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’AdSP. La strategia programmatica 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.

## 5.2 GLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI STRATEGICI

### 5.2.1 CAGLIARI

Riguardo all’ambito portuale di Cagliari vengono di seguito elencati i principali interventi in ordine di priorità in relazione agli obiettivi prefissati:

1. Opere di infrastrutturazione primaria avamposti del porto canale per attività cantieristica – 2° lotto funzionale e realizzazione di un percorso viabile, pedonale e ciclabile dal villaggio dei pescatori alla chiesa di S. Efisio presso l’avamposto est del Porto Canale
2. Completamento della viabilità interna del porto canale – 3° lotto



3. Banchinamento avamposto per navi ro - ro del Porto Canale – 1° fase
4. Infrastrutturazione delle aree G1W e G2W
5. **Riqualificazione Capannone Nervi - Sistemazione aree esterne e consolidamento banchina**
6. Realizzazione nuovo "gate" d'ingresso e dei locali destinati agli operatori portuali adibiti al controllo dei varchi presso il Porto Canale
7. Completamento passeggiata pedonale e ciclabile e sistemazione viabilità zona Su Siccu

Oltre a quanto sopra si rende necessario procedere ad un adeguamento del vigente Piano regolatore portuale.

Come evidenziato nell'analisi storica dei traffici, il Porto di Cagliari, nonostante la crisi economica a livello mondiale, ha avuto soprattutto negli ultimi anni un trend positivo per i traffici ro-ro, contenitori, rinfuse solide, rinfuse liquide e crociere, che si prevede possa mantenersi anche in futuro.

Analizzando e confrontando le previsioni di traffico del PRP ed i dati reali si evince che questi ultimi hanno avuto degli incrementi superiori alle più ottimistiche previsioni.

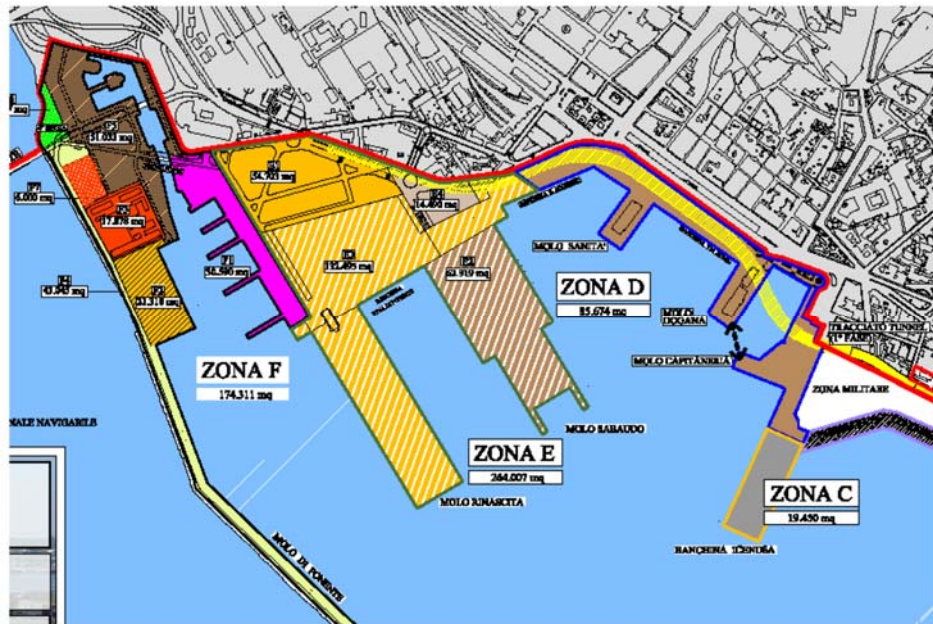
Il traffico crocieristico, ad esempio, è aumentato notevolmente negli ultimi anni.

Si è, inoltre, assistito all'avvento del gigantismo navale con la conseguenza che diverse strutture portuali non sono più idonee per ricevere detto traffico.

L'unico traffico che è diminuito è quello relativo ai passeggeri delle navi di linea, che è andato costantemente diminuendo sino al 2012. Dal 2013 in poi si è avuta una leggera ripresa che, comunque, non ha consentito di recuperare le diminuzioni verificatisi in tanti anni.

Il traffico ro - ro è ugualmente aumentato negli ultimi anni, recuperando un trend negativo iniziale e pervenendo nel 2015 agli stessi valori previsti dal PRP. Si è assistito, tuttavia, allo scalo di navi non più ro – pax, ma bensì unicamente ro - ro e, pertanto, senza trasporto di passeggeri.

Come in precedenza osservato, il Piano Regolatore del Porto di Cagliari è stato approvato con Deliberazione della Giunta della Regione Sardegna n. 32/78 del 15/09/2010 e n.13/18 del 20/05/2014.



Assetto del PRP vigente

L'iter procedurale, previsto dalla legge n. 84/1994 (predisposizione e presentazione del Piano al Comitato Portuale, intesa con i comuni interessati, adozione da parte del Comitato Portuale, parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, procedura di valutazione ambientale strategica, approvazione da parte della Regione), ha richiesto più di 4 anni. Le ipotesi di Piano risalgono pertanto a oltre 10 anni fa.

L'evoluzione dei traffici e delle connesse attività portuali rendono oggi necessario un adeguamento per consentire, pur non modificando se non parzialmente l'assetto complessivo del porto, un più proficuo utilizzo dell'ambito portuale soddisfacendo le esigenze di operatività.

Le modifiche che si ritiene debbano essere apportate sono le seguenti:

1. **Zona C e sottozona E3:** integrazione delle destinazioni d'uso dei Moli Ichnusa (zona C) e Rinascita (sottozona E3), prevedendo l'utilizzo del primo anche per i grandi yacht (navi da diporto) e il secondo anche per le navi da crociera e relativi servizi.
2. **Zona E e sottozona H4:** previsione di movimentazione della maggior parte del traffico RO-RO e passeggeri nel Porto Canale (Terminal Ro-Ro) e delle volumetrie per i necessari servizi. Conseguente destinazione del molo Sabaudò, banchina di Levante, e della banchina Sant'Agostino per la nautica da diporto e del molo Sabaudò, banchina di Ponente, anche per le navi da crociera, militari e varie.
3. **Zona D e sottozona B1:** integrazione della destinazione d'uso esplicitando la previsione dei pubblici esercizi.
4. **Zona D:** stralcio della previsione del tunnel di attraversamento della zona D (via Roma), conseguente mantenimento dell'edificio della Capitaneria di p.zza





- Definizione e previsione di uffici nelle zone D ed E per l’Autorità Portuale ed altre amministrazioni che svolgono attività connesse alle funzioni portuali.
5. **Zona D:** modifica dell’altezza massima degli edifici.
  6. **Zona D:** inclusione nella zona D di un’area di Viale Colombo non pianificata dal vigente Piano.
  7. **Nuova Zona L:** indicazione delle destinazioni d’uso per una zona periferica della circoscrizione non pianificata dal vigente Piano (zona circostante lo stagno di S. Gilla).
  8. **Sottozona G1W e G2W:** ampliamento della sottozona G2W del Porto Canale (destinata a funzioni portuali-industriali e servizi logistici) e corrispondente riduzione della sottozona G1W (piazze e banchine polifunzionali);
  9. **Sottozona G1E e G2E:** riduzione della sottozona G1E e corrispondente ampliamento della sottozona G2E nel Porto Canale.

L’adeguamento non richiede nuove opere marittime, mentre, al contrario, alcune previsioni di opere non sono più necessarie.

Dovranno, inoltre, essere mantenuti i medesimi indici di edificabilità con eccezione della zona D e delle volumetrie per le attività di servizio al traffico Ro-Ro nella sottozona H4.

Di seguito vengono indicate più nel dettaglio gli adeguamenti che dovranno essere oggetto di una variante.

**Zona C e sottozona E3:** integrazione delle destinazioni d’uso dei Moli Ichnusa (zona C) e Rinascita (sottozona E3), prevedendo l’utilizzo del primo anche per i grandi yacht (navi da diporto) e il secondo anche per le navi da crociera e relativi servizi.

Le zone interessate dalla proposta di variante sono situate all’interno del Porto Vecchio e sono servizi” - ed “E3” – “Terminal passeggeri, terminal ro - ro misto e servizi portuali - aree operative a servizio delle banchine”.

Il PRP ha destinato le banchine Ichnusa e Garau del molo Ichnusa per l’ormeggio delle navi da crociera, previo consolidamento strutturale per consentirne l’approfondimento dei fondali fino a -12 m.

Le aumentate dimensioni delle navi da crociera, tendenti al gigantismo navale e lo sviluppo dei traffici, con incrementi addirittura superiori alle più ottimistiche previsioni del PRP, rendono tuttavia il Molo Ichnusa non più idoneo per dette funzioni se non per navi di minori dimensioni.

Le banchine, oltre a non disporre di fondali adeguati, hanno una lunghezza utile per l’ormeggio non sufficiente per le navi che attualmente scalano il porto. La Banchina Ichnusa ha infatti un fronte d’accosto utilizzabile inferiore ai 300 m con un fondale di 8 m e la banchina Garau di circa 200 m con fondali a circa 7,5 m.



Occorrerebbero importanti interventi strutturali per rendere il molo idoneo per le suddette finalità, fra cui il consolidamento, il prolungamento del medesimo e l'approfondimento dei fondali. Poiché la realizzazione di detti interventi comporterebbe ingenti costi, sono state valutate delle soluzioni alternative per il traffico crocieristico.

A tal fine è stato ritenuto idoneo l'utilizzo del **Molo Rinascita** che, a seguito del trasferimento del traffico rinfuse al porto canale si è reso nel frattempo disponibile per altre funzioni.

La variante dovrà, pertanto, integrare le funzioni già previste per il Molo Rinascita aggiungendovi l'utilizzo per il traffico crocieristico e la realizzazione delle strutture per i necessari servizi.

Ciò in coerenza con il parere n. 102 del 23/01/2013 reso dal Consiglio Superiore dei LL.PP., laddove precisa che la funzione crocieristica *"in linea teorica, si sarebbe potuta inserire, in fase di redazione di PRP, come destinazione d'uso 'compatibile' rispetto a quella 'prevalente' del traffico Ro-Ro e Ro-pax, nello spirito della 'famiglia di destinazioni d'uso' delle 'Linee Guida per la redazione dei piani regolatori portuali', in quanto assimilabile, in linea generale, a quella 'prevalente' per omologhi 'carichi' tecnici ed ambientali sul territorio"*.

Il molo Rinascita, avendo una lunghezza di 450 m sul lato di Levante, 475 m sul lato di Ponente, nonché una profondità media di 11,50 m, può accogliere le navi da crociera senza necessità di alcun intervento strutturale o di approfondimento dei fondali. Peraltro, il futuro trasferimento di gran parte dei traffici ro - ro nel previsto terminal del Porto Canale renderà maggiormente utilizzabile il Molo Rinascita per le funzioni sopra indicate.

Il **Molo Ichnusa** e in particolare la banchina Ichnusa si ritiene possa essere proficuamente utilizzata, oltre che per le funzioni già previste dal Piano, anche per la nautica da diporto e, in particolare, per yacht di grandi dimensioni.

Ciò potrà avvenire senza gli onerosi interventi strutturali sopra citati, ma bensì mediante semplici interventi manutentivi delle banchine.

Le aree a terra, ivi compresa la struttura polifunzionale, continueranno a svolgere le funzioni già previste, integrandole con l'attività di servizio ai grandi yacht. A tal fine sono in corso di valutazione soluzioni alternative nelle ore dell'utilizzo di parte dell'area per finalità connesse ad attività velico-sportive.

Rimane invariata la previsione del Piano vigente in merito agli indici di edificabilità: non dovranno essere ammesse nuove volumetrie, fatta eccezione per volumi tecnici e strutture temporanee per manifestazioni nautiche etc.



La fattibilità dell'utilizzo della banchina Ichnusa per grandi yacht è stata verificata con uno studio di navigabilità che ha valutato, con esiti favorevoli, la compatibilità del loro ormeggio con le manovre delle altre navi, nelle peggiori condizioni meteomarine. Peraltro l'interferenza con altre navi si avrebbe fino alla realizzazione del terminal ro - ro nel Porto Canale, nel quale, come già detto, potrà essere trasferito gran parte di detto traffico.

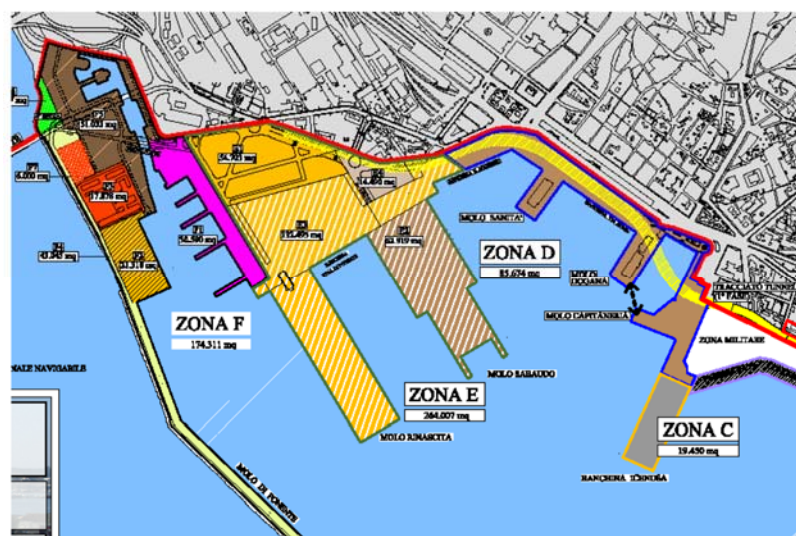
La banchina Garau, come previsto nell'Accordo del 19.03.2014 col Ministero della Difesa, è destinata prioritariamente all'ormeggio delle navi militari e subordinatamente alle altre funzioni con le modalità previste nel predetto Accordo.

Si evidenzia che i moli vengono già da tempo utilizzati come sopra indicato. In conclusione, l'integrazione delle funzioni dei Moli Ichnusa e Rinascita consentirà di utilizzare più proficuamente le opere portuali sfruttandone l'attuale configurazione.

**Zona E e sottozona H4:** *previsione di movimentazione della maggior parte del traffico RO-RO e passeggeri nel Porto Canale (Terminal Ro-Ro) e delle volumetrie per i necessari servizi. Conseguente destinazione del molo Sabauda, banchina di Levante, e della banchina Sant'Agostino per la nautica da diporto e del molo Sabauda, banchina di Ponente, anche per le navi da crociera, militari e varie.*

Le aree interessate dalla proposta di variante ricadono all'interno del Porto Vecchio (zona E) e del Porto Canale (sottozona H4).

Il PRP ha destinato al traffico ro - ro e passeggeri il Porto Vecchio (zona E) ed al traffico ro - ro il Porto Canale (sottozona H4), prevedendo in quest'ultimo un nuovo terminal ro - ro. La zona E è destinata a "Terminal passeggeri, terminal ro - ro misto e servizi portuali" ed è costituita dalle sottozone di seguito indicate.



Porto Storico



## Zona E

Allo stato attuale l'insufficienza dei piazzali per la sosta dei semirimorchi, la difficoltà dei collegamenti viari che attraversano le aree urbanizzate e l'inidoneità della banchina di Levante del Molo Sabauda costituiscono delle limitazioni all'operatività del Porto Vecchio per i traffici ro - ro, cui neppure le previsioni del PRP pongono completamente rimedio per evidenti vincoli fisici esterni.

L'opportunità di poter realizzare un moderno terminal ro - ro nel Porto Canale, che potrà disporre di n.6 ormeggi per navi di ultima generazione, suggerisce di apportare delle modifiche alle previsioni del Piano.

Gli ormeggi previsti nel Porto Canale sono, infatti, sufficienti ad accogliere l'attuale traffico, nonché a far fronte a futuri sviluppi del medesimo.

Nel suddetto terminal, inoltre, potranno trasferirsi anche le navi ro – pax, tenuto conto della notevole riduzione dei passeggeri delle navi di linea per i motivi indicati nei precedenti PRF.

Occorre, inoltre, rivalutare l'esigenza di quello che doveva essere un centro intermodale per i passeggeri, considerato il notevole calo dei medesimi e che la percentuale di quelli senza auto al seguito è di circa il 25% e, quindi, un numero ancor più esiguo.

In ogni caso, il collegamento tra il Porto Canale e la città di Cagliari dovrà essere assicurato mediante bus navetta con orari coincidenti con quelli di arrivo e partenza della navi Ro Ro – pax.

Allo stato attuale non trova più giustificazione la suddivisione del traffico ro - ro tra Porto Vecchio e Porto Canale.

Nell'ottica di una razionalizzazione e specializzazione delle aree portuali è preferibile trasferire tutto il traffico ro - ro nel Porto Canale, in cui non sono presenti le criticità emerse nel Porto Vecchio in relazione agli spazi per le aree di sosta ed ai collegamenti con la rete viaria, nonché la commistione con altri traffici e le conseguenti controindicazioni per la sicurezza portuale.

La suddetta previsione consentirà di proseguire nella riqualificazione del Porto Vecchio per funzioni turistiche e diportistiche, che costituisce uno degli obiettivi del PRP.

Ciò potrà avvenire prevedendo quanto segue:

- Un utilizzo della calata Sant'Agostino e del Molo Sabauda di Levante, situati in prossimità del water front portuale più pregiato per la nautica da diporto, charter, funzioni turistiche e le retrostanti aree per i relativi servizi. Di fatto la banchina di Levante del molo Sabauda andrà a costituire un ampliamento della zona D per quanto concerne la destinazione d'uso.
- La conseguente non esecuzione dei denti per navi ro - ro sul Molo Sabauda di Levante.

Pertanto, non risulta neppure necessario realizzare la stazione marittima, la cui prevista volumetria potrà essere utilizzata, senza incrementi, per le attività di servizio alle nuove destinazioni d'uso previste.

Il trasferimento di gran parte del traffico ro - ro e Passeggeri nel nuovo Terminal, che verrà realizzato nel Porto Canale, fa venir meno l'esigenza di disporre di parte dei piazzali per la sosta dei semirimorchi previsti nella sottozona E3.

Detta sottozona può pertanto essere ridotta, dimensionandola per le esigenze operative di banchina.

Si propone una riduzione della sottozona E3 e la corrispondente estensione della sottozona E1.

La variante ha l'obiettivo di assicurare un più proficuo utilizzo delle aree portuali e, in particolare, evitare che ampie zone portuali siano inutilizzabili per una loro destinazione non coerente con lo sviluppo portuale.

Dovranno essere mantenuti per le aree E3 ed E1 gli stessi indici di fabbricabilità già previsti nel Piano vigente.

Operativamente la variante per le zone di cui trattasi dovrà impostata come segue:

- Ampliamento della sottozona E3 alla banchina di Ponente del Molo Sabaud, includendovi le aree strettamente necessarie per le operazioni portuali;
- Riduzione della sottozona E2 alla banchina di Levante del Molo Sabaud (compresi gli edifici), modifica della sua destinazione d'uso e denominazione (diventa sottozona D3);
- Ampliamento della sottozona E1 verso la calata Riva di Ponente e corrispondente riduzione della sottozona E3;
- Ridenominazione della sottozona E4 in E2.

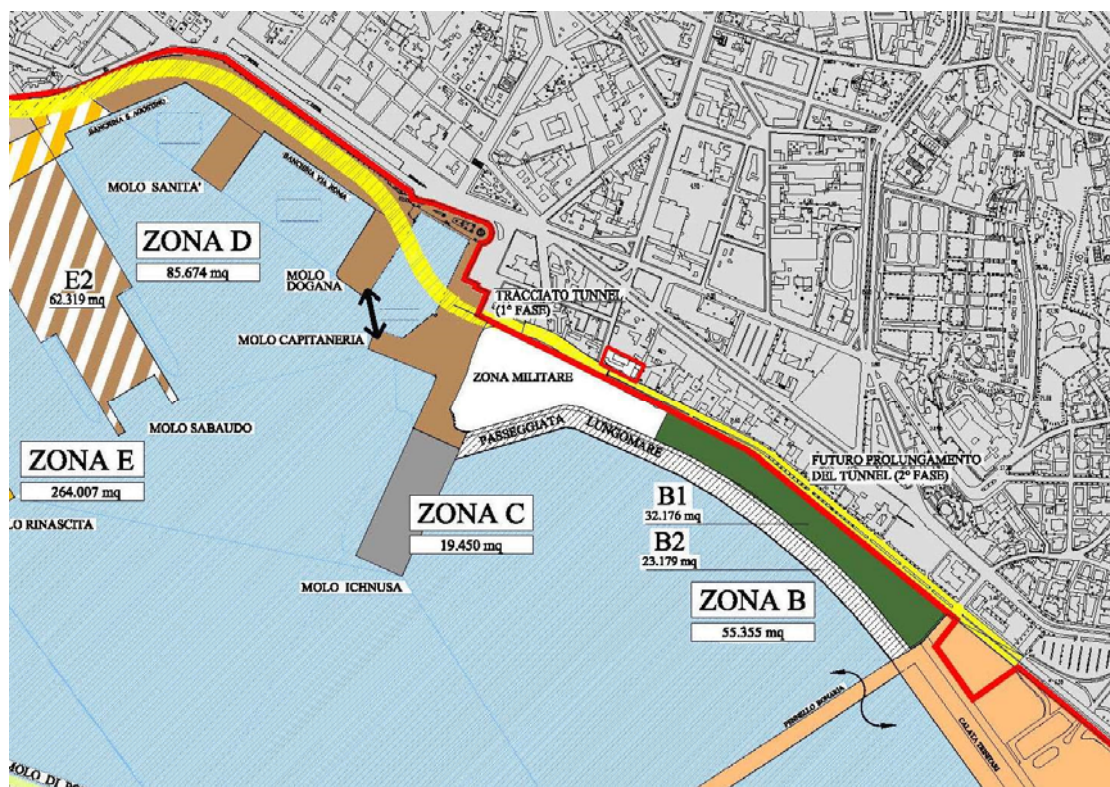


## Sottozona H4

Nella sottozona H4, in cui un recente adeguamento tecnico funzionale ha individuato la configurazione definitiva del nuovo terminal ro - ro, si ritiene debbano essere modificati gli indici di edificabilità per consentire la realizzazione delle strutture di accoglimento dei passeggeri e di quelle necessarie per i servizi portuali, tenuto conto della previsioni di trasferirvi gran parte del traffico ro - ro e passeggeri.

**Zona D e sottozona B1:** integrazione della destinazione d'uso esplicitando la previsione dei pubblici esercizi.

Le aree di cui trattasi ricadono all'interno del Porto Vecchio di Cagliari e sono individuate nel Piano Regolatore Portuale con la lettera "D" – "Aree per attività a supporto della nautica da diporto e turistico ricettive" e "B1" – "Verde attrezzato" ricadente nella zona B del "Parco di Bonaria".



## Zona D

Le norme di attuazione del PRP prevedono che nella zona D possono realizzarsi pubblici esercizi esclusivamente dedicati al settore nautico.

La suddetta definizione ha, tuttavia, generato difficoltà interpretative: l'uso pubblico non è infatti compatibile con l'utilizzo esclusivo.

Poiché detta zona costituisce la parte del water front portuale più pregiato in cui si è voluta favorire, oltre alla funzione portuale, la fruizione cittadina e turistica, si ritiene che la



previsione debba essere così modificata: “sono ammessi pubblici esercizi a servizio delle attività ammesse nella zona”.

I pubblici esercizi dovranno pertanto sorgere laddove è presente l’utenza portuale cui sono dedicati, anche se non in via esclusiva.

Gli stessi, infatti, pur avendo la suddetta finalità potranno fornire servizi a chiunque li richieda, senza alcuna limitazione.

Dovrà, inoltre, essere ammessa l’installazione di pontili e piattaforme galleggianti attrezzate per un utilizzo degli specchi acquei coerente con la destinazione d’uso della zona.

### **Zona B1**

Analogia integrazione di destinazione d’uso si ritiene debba essere adottata per la sottozona B1, destinata a parco pubblico e, pertanto ad una fruizione turistico e cittadina ed a manifestazioni nautiche.

Nella sottozona sono presenti degli edifici che possono essere riqualificati per le suddette funzioni. Poiché tuttavia detta riqualificazione non è prevista in tempi brevi, mentre il parco è già una realtà con passeggiata e pista ciclabile, si propone quanto segue:

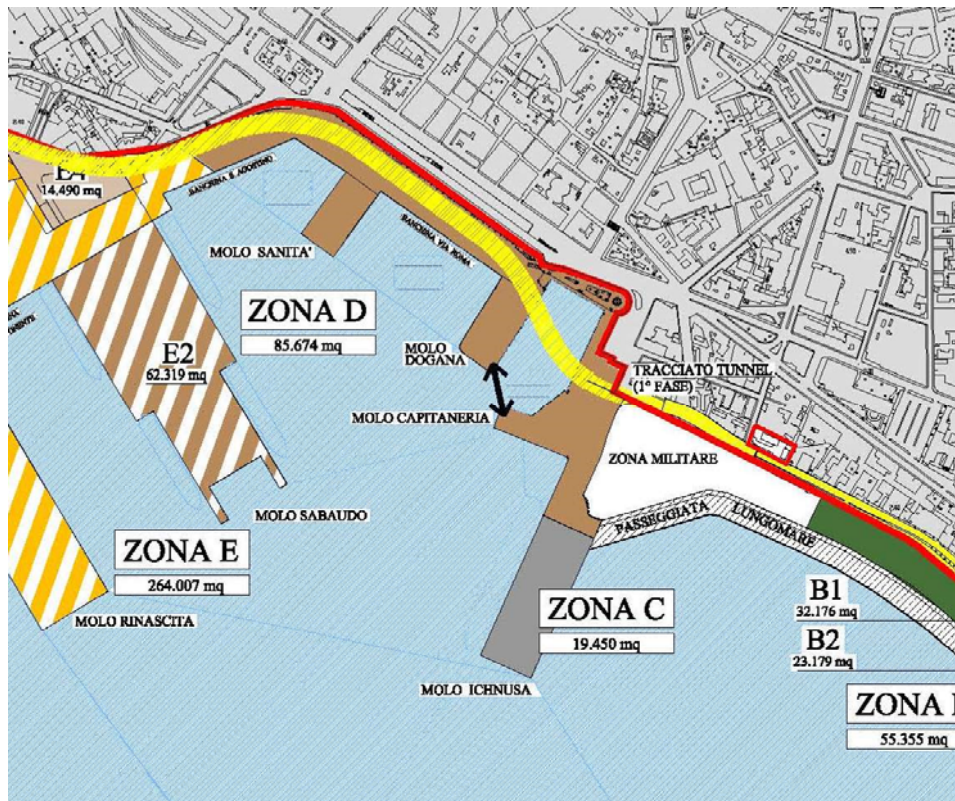
“Fino alla riqualificazione degli edifici presenti nella sottozona per le nuove funzioni, sono ammesse strutture facilmente amovibili per pubblici esercizi dedicati ai fruitori del parco con volumetria complessiva non superiore a 700 mc e altezza non superiore a 3,5 m dal piano di campagna”.

L’individuazione del numero di esercizi ed il periodo concessorio dovranno essere definiti, sulla base delle esigenze dell’utenza e dello stato di attuazione del Piano, nel P.O.T.

Dovrà, inoltre, essere ammessa l’installazione di pontili e piattaforme galleggianti attrezzate per un utilizzo degli specchi acquei per le finalità previste per la zona.

**Zona D:** stralcio della previsione del tunnel di attraversamento della zona D (via Roma), conseguente mantenimento dell’edificio della Capitaneria di p.zza Deffenu e previsione di uffici nelle zone D ed E per l’Autorità Portuale ed altre amministrazione che svolgono attività connesse alle funzioni portuali.

Le aree in esame ricadono all’interno del Porto Vecchio di Cagliari e sono individuate nel Piano Regolatore Portuale con la lettera “D” – “Aree per attività a supporto della nautica da diporto e turistico ricettive”.



PIANO  
REGOLATORE PORTUALE VIGENTE

Nel PRP, su richiesta del Comune di Cagliari, era stato previsto il tunnel di attraversamento delle aree della Via Roma.

La realizzazione dell'opera comportava la demolizione di alcuni edifici, fra cui quello della Capitaneria di Porto, per le cui esigenze erano state individuate delle soluzioni alternative. La suddetta previsione, tuttavia, non risulta più attuale avendo il Comune rinunciato alla realizzazione dell'opera che può, pertanto, venire stralciata dalle previsioni di Piano.

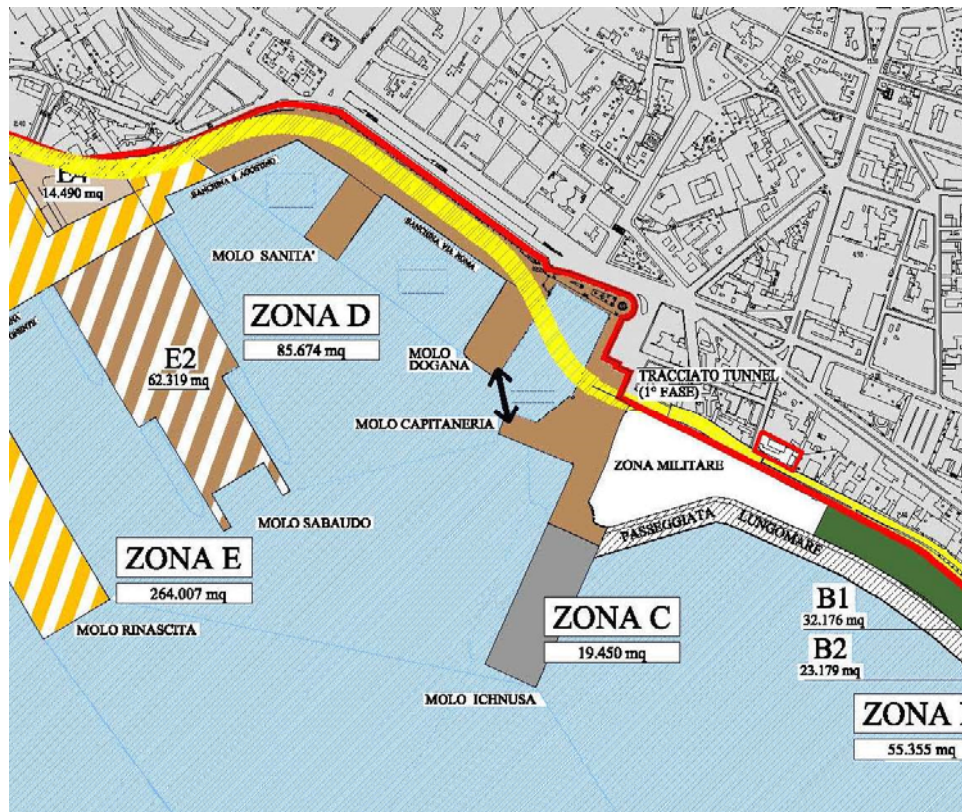
Ciò rende non più necessario demolire l'edificio della Capitaneria di Porto e non occorre, pertanto, realizzare le strutture sostitutive che avrebbero dovuto accogliere anche la sede dell'Autorità Portuale.

Per quest'ultima, nonché per le altre Amministrazioni dello Stato potranno essere utilizzati i fabbricati della zona D ed E.

**Zona D: modifica dell'altezza massima degli edifici.**

Le aree di cui trattasi ricadono all'interno del Porto Vecchio di Cagliari e sono individuate nel Piano Regolatore Portuale con la lettera "D" – "Aree per attività a supporto della nautica da diporto e turistico ricettive".





PIANO  
REGOLATORE PORTUALE VIGENTE

In periodo di crisi economica e scarsità di risorse pubbliche l'Ente ha l'esigenza, per la realizzazione dei suddetti interventi, di ricorrere al capitale privato con le procedure previste dalla normativa vigente.

Tuttavia, i limiti di altezza imposti dal Piano non consentono di sfruttare in maniera ottimale le volumetrie in caso di ristrutturazione o di ricostruzione e, conseguentemente, non permettono all'imprenditore privato di ottenere condizioni economiche favorevoli. L'altezza degli edifici esistenti e in particolare quello del molo Sanità (altezza attuale di 10 m), Ex magazzino merci varie, non consente di realizzare tre piani in caso di demolizione e ricostruzione, che costituirebbe la soluzione preferibile sotto il profilo economico. La medesima necessità si manifesta nel Molo Dogana, dove tra l'altro la sede dell'Autorità Portuale può essere realizzata ristrutturando uno degli edifici esistenti (quello situato alla radice, avente un'altezza pari a 11,80 m circa), incrementandone l'altezza sino a 12,60 m. Si ritiene, pertanto, necessario modificare le norme di attuazione prevedendo un'altezza massima degli edifici sul Molo Sanità di 12 m e sul Molo Dogana di 12,60 m.



***Nuova Zona L: indicazione delle destinazioni d'uso per una zona periferica della circoscrizione non pianificata dal vigente Piano (zona circostante lo stagno di S. Gilla).***

La fascia prospiciente lo stagno di S. Gilla appartiene al demanio marittimo e, ai sensi del D.M. 06/04/1994, rientra nella circoscrizione territoriale di competenza dall'Autorità Portuale di Cagliari.

Il vigente PRP non ne ha, tuttavia, regolamentato l'utilizzo.

Trattandosi di una fascia litoranea di uno stagno tutelato sotto il profilo ambientale e paesaggistico si ritiene debba essere adibita a zona di rispetto, così come peraltro già previsto dal PUC di Cagliari, che la definisce "parco territoriale di salvaguardia".

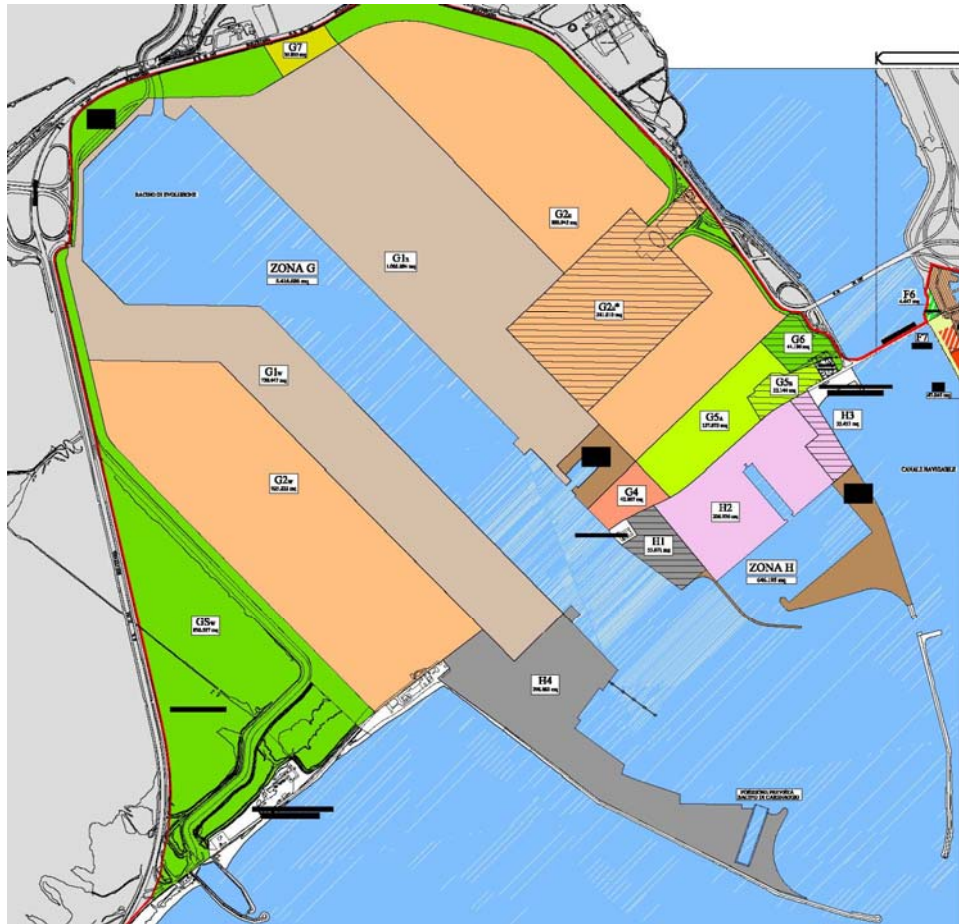
Per le suddette aree, compresa la zona centrale di Santa Gilla destinata ad attrezzature tecnologiche specializzate, vengono, pertanto, adottati i parametri edificatori già previsti dal PUC del Comune di Cagliari.

Tenuto conto della notevole estensione del parco, si ritiene debbano essere altresì ammesse strutture facilmente amovibili per pubblici esercizi e servizi per la fruizione turistica e cittadina del medesimo, con volumetrie non superiori complessivamente a 2.000 mc e altezza non superiore a 3,50 m, nonché pontili ed altre attrezzature per lo svolgimento di attività sportive e per la nautica da diporto.

***Sottozone G1W e G2W: ampliamento della sottozona G2W del Porto Canale (destinata a funzioni portuali-industriali e servizi logistici) e corrispondente riduzione della sottozona G1W (piazzali e banchine polifunzionali).***

Le aree in esame sono situate nel Porto Canale, nella zona individuata dal Piano con la lettera "G" - "Terminal container, polifunzionale e servizi portuali", comprendente "le banchine di Levante e di Ponente del Porto Canale e le aree retrostanti comprese le fasce di rispetto e di salvaguardia".

In particolare, l'adeguamento si ritiene necessario nelle sottozone "G1W" e "G2W" situate sul lato di Ponente del canale navigabile.



PIANO  
REGOLATORE PORTUALE VIGENTE

Sul lato di Ponente del bacino di evoluzione del Porto Canale sono stati ultimati nel mese di agosto del 2013 dei nuovi banchinamenti, della lunghezza complessiva di 800 m, larghezza di 53,50 m, fondali della profondità di 12 m con possibilità di approfondimento sino alla -16,00 m s.l.m.m. (quota già esistente nel bacino di evoluzione e lungo il canale d'accesso).

Le banchine sono state immediatamente utilizzate per la movimentazione delle merci convenzionali ed, in particolare, delle rinfuse. Si è infatti provveduto, conformemente al Piano Regolatore, a trasferirvi, sempre nell'agosto del 2013, il traffico merci varie precedentemente movimentato nel Porto Vecchio di Cagliari.

Detto trasferimento ha comportato i seguenti vantaggi per i traffici alla rinfusa:

- Disponibilità di una banchina dedicata;
- Ormeggi idonei per le rinfusiere;
- Collegamenti diretti con la rete viaria sarda e, di conseguenza, con gli stabilimenti di import / export;
- Disponibilità di aree di banchina sufficienti per lo svolgimento delle operazioni portuali.



Ciò ha consentito inoltre di riqualificare il porto vecchio per le funzioni previste dal PRP. La parte retrostante le suddette banchine, della superficie di circa 23 ettari è completamente inutilizzata, non essendovi alcuna infrastruttura.

Le banchine vengono utilizzate quasi esclusivamente per la movimentazione delle “rinfuse solide” e, in misura minore, per rottami metallici. Le rinfuse sono costituite, per lo più, da materie prime destinati alle locali industrie, i cui prodotti finiti vengono esportati in tutto il mondo.

Gli operatori hanno comunque manifestato l’esigenza di disporre di aree in concessione, retrostanti le nuove banchine, per meglio organizzare la logistica dei propri traffici, con la realizzazione di strutture di stoccaggio e, in particolare, serbatoi e sili, nonché uffici, officine, etc.

La suddetta esigenza non può, tuttavia, essere soddisfatta con gli indici di fabbricabilità previsti dal Piano per la zona di cui trattasi.

Le aree retrostanti i nuovi banchinamenti, sino ad una profondità di 233 m dal filo banchina, sono infatti destinate dal PRP a “piazzali e banchine polifunzionali” (area G1W), senza la possibilità di realizzarvi alcuna volumetria.

Si ritiene necessaria la seguente modifica:

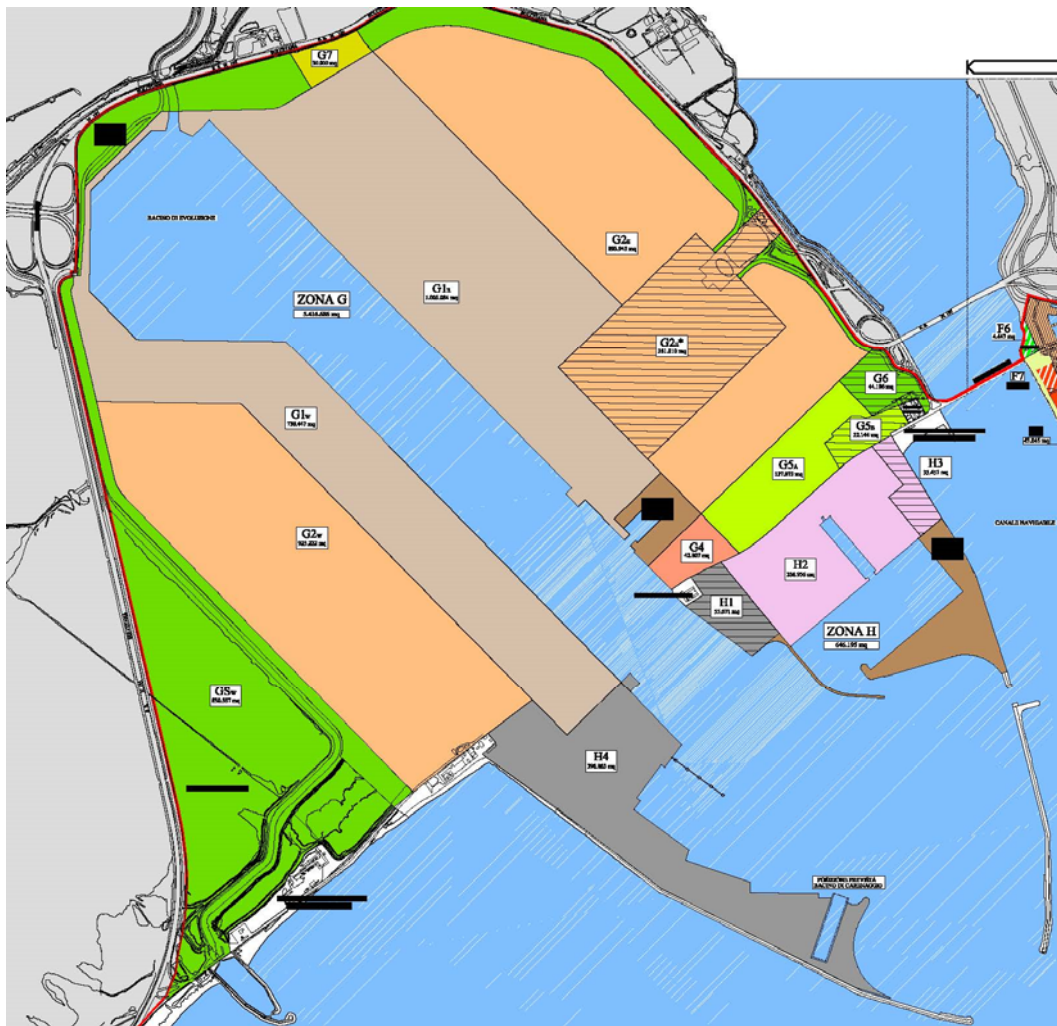
- La riduzione delle aree di banchina (G1W) da una profondità di 233 m a 62,50 m, come indicato negli elaborato grafici (di cui 53,50 m di banchina già realizzata e 9,00 m di viabilità da realizzarsi lungo il perimetro), sufficiente per movimentare le merci alla rinfusa;
- L’estensione della zona G2W alle aree immediatamente retrostanti la suddetta banchina;
- La modifica del parametro relativo ai parcheggi pubblici, ritenuto eccessivo in considerazione delle attività ivi previste (ridotto afflusso di persone dall’esterno) e della possibilità dei concessionari di realizzare aree di sosta interne per i propri dipendenti;

Per le esigenze della zona si ritiene siano sufficienti 60 mq ogni 100 mq, di cui 15 mq per parcheggi ad uso pubblico e 45 mq per verde pubblico. Attualmente sono previsti 80 mq ogni 100 mq di cui almeno 50 per parcheggi.

***Sottozone G1E e G2E: riduzione della sottozona G1E e corrispondente ampliamento della sottozona G2E nel Porto Canale.***

Le aree di cui trattasi sono situate nel Porto Canale, nella zona individuata dal Piano con la lettera “G” - “Terminal container, polifunzionale e servizi portuali”, comprendente “le banchine di Levante e di Ponente del Porto Canale e le aree retrostanti comprese le fasce di rispetto e di salvaguardia”.

In particolare, la variante riguarda le sottozone “G1E” e “G2E” situate sul lato di Levante del canale navigabile.



REGOLATORE PORTUALE VIGENTE

PIANO

Il PRP ha previsto nella zona retrostante i piazzali del Terminal Contenitori un'area di circa 40 ettari destinata ad un eventuale ampliamento del terminal.

La suddetta previsione appare eccessiva, tenuto conto che il Terminal, nell'attuale configurazione, ha una potenzialità di circa 1.500.000 Teu's e che le previsioni più ottimistiche per detto traffico sono di circa 1 milione di TEU l'anno.

Inoltre, è anche previsto un prolungamento del Terminal di circa 317 m con retrostanti piazzali per una profondità pari a quella attuale (pari a 220 m circa), con cui si potrebbe comunque far fronte ad incrementi imprevedibili del traffico di transhipment.

Si propone, pertanto, di ridurre l'area per l'ampliamento del Terminal, destinando a tal fine la sola fascia della profondità di 71,50 m immediatamente retrostante i piazzali attualmente utilizzati.

La superficie di ampliamento si riduce, pertanto, a 98.000 mq circa di cui 78.000 mq retrostanti l'esistente Terminal.

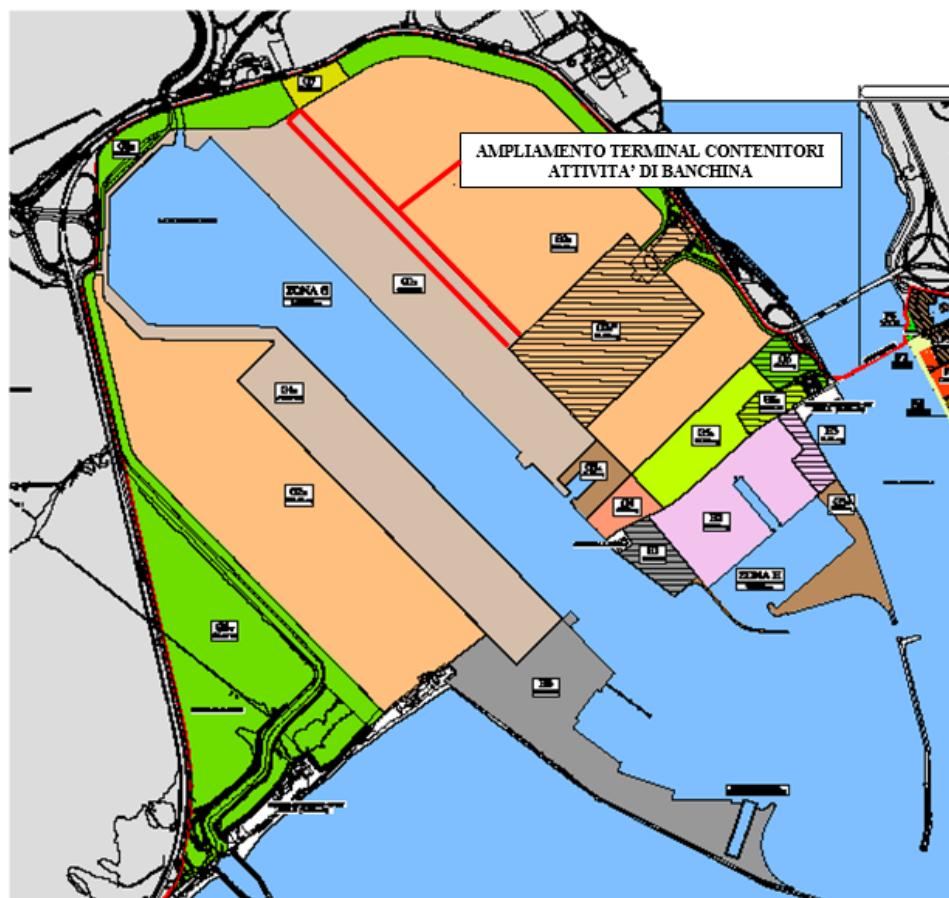
Quest'ultimo dispone attualmente di una superficie di circa 388.000 mq, di cui 66.000 mq banchina e 322.000 mq piazzali.

Pertanto, l'ampliamento residuo corrisponderebbe ad un incremento della capacità di deposito di circa il 24,50%.

Le aree che verrebbero sottratte all'ampliamento del Terminal (circa 33,9 ettari) potrebbero essere utilizzate, per la parte retrostante l'attuale Terminal, per l'avvio di una prima fase della zona franca, tanto auspicata dagli imprenditori sardi, che è direttamente collegata al Terminal Contenitori.

Per potervi realizzare le necessarie infrastrutture e volumetrie è stato previsto di includerla nella zona G2E, destinata a funzioni portuali, industriali e servizi logistici, i cui indici edificatori sono idonei per detta finalità.

La modifica, oltre a consentire di rendere operativa l'istituzione della zona franca, permette di utilizzare un'area attualmente non produttiva e che per le considerazioni sopra indicate non lo sarebbe stato neppure in futuro.



In conclusione, l'attività dell'Ente deve essere finalizzata innanzitutto all'adeguamento del PRP, azione indispensabile per poter proseguire con l'esecuzione delle opere infrastrutturali e con l'amministrazione del demanio.

Poiché uno dei principali obiettivi del PRP è la riqualificazione del Porto Vecchio e la specializzazione del Porto Canale, sono prioritari rispetto agli altri interventi quelli relativi alla realizzazione del distretto della cantieristica nell'avamposto est del terminal ro - ro nell'avamposto ovest.



Per consolidare lo sviluppo delle rinfuse e soddisfare le esigenze degli operatori è importante infrastrutturare le aree G1W e G2W ed, inoltre, completare l'infrastrutturazione delle aree G2E.

Per il conseguimento dei suddetti obiettivi è comunque necessario eliminare alcune criticità:

- Vincolo di cui al D.M. 01/03/1967 avente ad oggetto la dichiarazione di notevole interesse pubblico della spiaggia di La Plana, che nella zona del Porto Canale non è più esistente e che comporta limitazioni ai fini della realizzazione delle opere pubbliche;
- Perimetrazione del SIC (Sito di Interesse Comunitario) che include aree portuali fortemente antropizzate e destinate ad attività portuali, di cantieristica e di logistica;
- Individuazione del limite del demanio marittimo affinché possano valutarsi le opere legittimamente eseguibili.

Per quanto concerne l'amministrazione attiva è fondamentale la semplificazione burocratica delle procedure e la trasparenza negli atti che verrà attuata con i provvedimenti citati.

Ugualmente importante per il suddetto sviluppo è, almeno nella fase iniziale, determinare condizioni tecniche ed economiche favorevoli affinché gli imprenditori abbiano interesse ad investire nel Porto e utilizzare la formula del partenariato pubblico – privato per opere che possano trovare il loro interesse.

Particolare impegno dovrà poi rivolgersi agli obiettivi di salvaguardia ambientale previsti nell'apposito PRF, tesi tra l'altro a migliorare anche la qualità delle acque portuali, presupposto per lo sviluppo della nautica da diporto.

### 5.2.2 OLBIA

Nel porti di Olbia Isola Bianca, in considerazione del grande traffico passeggeri e merci, è stata prevista una rivisitazione della viabilità dei viali di ingresso / uscita al Porto Isola Bianca di Olbia, prevedendone la loro manutenzione stradale ivi compresa la segnaletica intelligente, sia orizzontale che verticale, la manutenzione degli accessi che costituiscono i varchi di sicurezza, quelli relativi alle aree di parcheggio dei mezzi pesanti e un nuovo sistema di segnalazione stradale elettronica con la quale dare informazioni utili sia a chi dovrà imbarcarsi utilizzando le strutture portuali, sia a chi arriva in Sardegna, perché sappiano quale sia, in base anche ad eventi o condizioni metereologiche / di traffico ecc., la migliore via percorribile al fine di non pregiudicare ulteriormente le situazioni in essere e allo stesso tempo dare delle indicazioni più precise e definite possibili per soddisfare le esigenze dei fruitori dei servizi e delle strutture portuali e cittadine.



Tali interventi sono stati già avviati con i lavori di manutenzione straordinaria e sistemazione piazzali 4-5-6-7 del porto Isola Bianca. Con tale intervento, l'Ente si propone di sistemare i piazzali attraverso il ripristino della pavimentazione stradale, attualmente disconnessa, anni addietro occupata dalla vecchia Stazione Ferroviaria e la consegna dei lavori è prevista entro il mese di febbraio 2018.

Sempre in un'ottica del miglioramento della sicurezza si è pensato di implementare i servizi di videosorveglianza, l'implementazione prevede l'utilizzo di telecamere all'avanguardia, sistemi hardware per il trasferimento dei dati in maniera più veloce ed efficiente, come per esempio una copertura più ampia del sistema di videosorveglianza mediante cavidotti attrezzati con fibra ottica e sia a livello software. Non sarà esclusa la possibilità di poter bandire delle gare con le quali affidare la progettazione di sistemi pilota che prevedano dei sistemi tecnologici con i quali incrementare l'efficienza e la sicurezza dell'ingresso nelle aree sterili portuali, per esempio con sistemi di riconoscimento della targa del veicolo associata al Ticket a sua volta associato all'acquirente dello stesso, in modo automatico riducendo le code che si formano in ingresso al porto creando disagi anche agli operatori che lavorano in porto.

In attuazione di quanto suddetto, l'AdSP ha previsto, nel programma triennale, per l'anno 2019, l'intervento di "manutenzione straordinaria dei viali di ingresso al porto Isola Bianca, degli accessi ai varchi di sicurezza, delle aree parcheggi mezzi pesanti e nuova realizzazione della segnaletica stradale elettronica e del sistema di videosorveglianza" per un importo di € 6.756.099,23

Altro tema su cui è importante intervenire, è quello della manutenzione dei fondali marini interessati dall'ingresso/uscita in porto delle imbarcazioni, in quanto l'Autorità di Sistema Portuale è Ente Competente.

Per questo tema sono previste sia delle opere di spostamento del materiale che potrebbe interferire con le operazioni in sicurezza di attracco delle imbarcazioni, senza conferire al di fuori dell'acqua marina detto materiale, operazione dovuta a causa del materiale che viene costantemente riversato nel golfo dai corsi d'acqua e giornalmente movimentato dalle eliche delle navi che attraccano in porto, sia operazioni più consistenti che prevedono la movimentazione anche al di fuori dell'acqua marina e relativo conferimento al sito più appropriato, a seconda dei risultati derivanti dalle caratterizzazioni dei materiali movimentati.

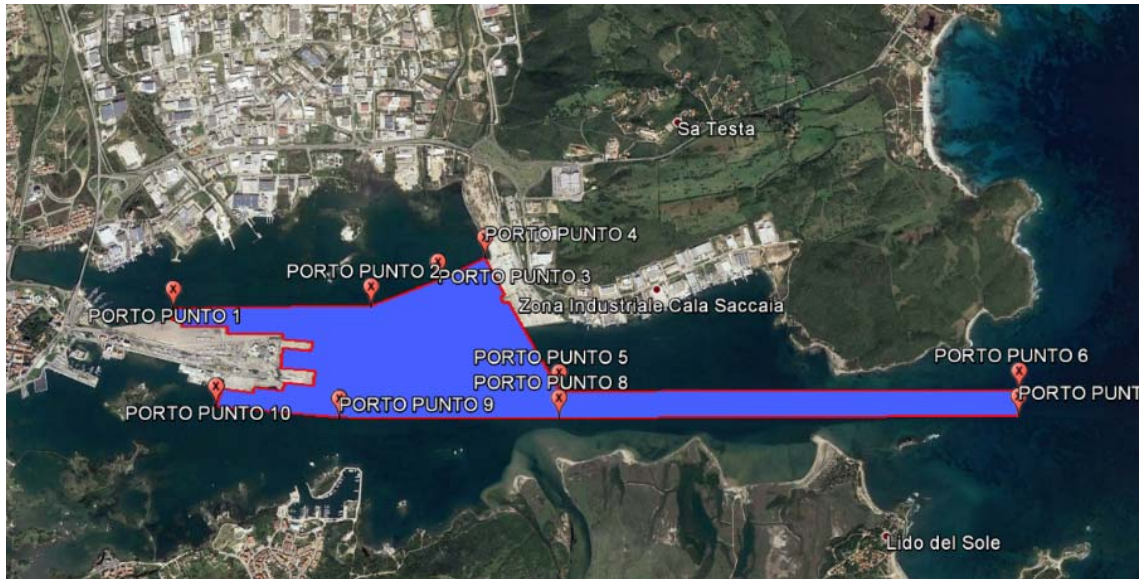
A tal proposito è prevista una campagna localizzata di caratterizzazioni relativa al materiale del fondale marino presente, ciò per accelerare gli interventi di manutenzione che si presentino necessari di volta in volta, sia ordinaria sia straordinaria.

Oltre a tale campagna relativa alla manutenzione e caratterizzazione del materiale del fondale marino, l'AdSP ha previsto, nelle more dell'approvazione del nuovo Piano regolatore di sistema, l'escavo del Golfo di Olbia in modo da portare la canaletta d'accesso al golfo a quota -11 m.s.l.m., i moli del porto Isola Bianca a quota - 10 m.s.l.m. e il porto Cocciani a quota - 10 m.s.l.m.



Preso atto delle difficoltà del riutilizzo del materiale di escavo e dell'incidenza ambientale che questo avrebbe nel golfo di Olbia, l'intervento sarà possibile con l'autorizzazione all'immersione a mare del materiale di escavo in un sito in mare ubicato a circa 11 miglia dal golfo.

Tale intervento prevede anche il consolidamento con micropali delle banchine del porto Isola Bianca e del porto Cocciani, imbastate a quote superiori.



### 5.2.3 PORTO TORRES

Il porto di Porto Torres, costituito, com'è noto, dal Porto Civico e dal Porto Industriale, conferma una valenza strategica per l'Ente che ha pianificato, e sta tuttora realizzando, numerosi interventi infrastrutturali.

Primaria importanza riveste il progetto dell'Hub Portuale di Porto Torres, che prevede il prolungamento dell'Antemurale di Ponente ed il taglio della Banchina Alti Fondali, finanziato con fondi CIPE con delibera n°62/2011, per la quale l'Ufficio Tecnico della sede di Porto Torres ha redatto il progetto preliminare.

Per quanto riguarda tale opera, è stato individuato l'operatore economico in seguito alle procedure di gara, e attualmente sono in fase di acquisizione i nulla osta sul progetto definitivo. In un'ottica di crescita delle potenzialità del porto.

Inoltre 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 e, a completamento del 1° lotto ha già seguito l'approvazione del progetto preliminare del 2° Lotto della suddetta darsena pescherecci.



Tra gli interventi infrastrutturali essenziali e prioritari per poter competere sul mercato attuale con i porti nazionali ed internazionali, riveste particolare attenzione la manutenzione, escavi e dragaggi dei fondali del porto commerciale di Porto Torres. Tale intervento, previsto nel programma annuale 2018, di fondamentale importanza, prevede, dopo aver caratterizzato i fondali, di portare il fondale del porto commerciale alla -10 m.s.l.m., almeno per i moli di Ponente, Alti fondali e il bacino di evoluzione e di un fondale di -8 m.s.l.m. per la banchina della Dogana Segni.

Sempre in un'ottica del miglioramento della gestione e sicurezza portuale, riveste particolare importanza l'intervento di riqualificazione, manutenzione, completamento e trasformazione del fabbricato "mercato ittico" in centro servizi per il porto previsto nel programma annuale 2018.

Tale intervento, reso fattibile con la sottoscrizione di un protocollo di intesa tra l'Assessorato regionale dell'Agricoltura e riforma agro pastorale, l'AdSP e il Comune di Porto Torres, 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 Portuale (tutto il primo piano) ma consentirebbe a tutti gli operatori portuali (piloti, ormeggiatori, etc.) di avere una "residenza" interna e strettamente connessa al porto commerciale.

Con l'approvazione da parte del Comitato Portuale, è stato dato il via al nuovo piano della viabilità portuale di Porto Torres, con il quale, previa analisi delle principali criticità che caratterizzano l'area portuale (Porto Commerciale o Storico) sotto il profilo della circolazione, della sosta, del trasporto privato e pubblico, vengono individuate le linee di intervento. I futuri lavori permetteranno di realizzare un'agevole rete di collegamento porto – città e direttrici provinciali e statali. In riferimento al piano suddetto sono state avviate le pratiche per l'aggiudicazione di uno stralcio operativo per la realizzazione della segnaletica orizzontale e verticale della nuova viabilità.

#### **5.2.4 GOLFO ARANCI**

Obiettivo strategico, prioritario ed importante, nelle more dell'approvazione del Piano regolatore di Golfo Aranci, è quello della manutenzione dei fondali marini del porto di Golfo Aranci.

In similitudine a quanto previsto per il golfo di Olbia, sono previste sia delle opere di spostamento del materiale che potrebbe interferire con le operazioni in sicurezza di attracco delle imbarcazioni, senza conferire al di fuori dell'acqua marina detto materiale, operazione dovuta a causa del materiale che viene giornalmente movimentato dalle eliche delle navi che attraccano in porto, sia operazioni più consistenti che prevedono la movimentazione anche al di fuori dell'acqua marina e relativo conferimento al sito più appropriato, a seconda dei risultati derivanti dalle caratterizzazioni, dei materiali movimentati.

A tal proposito è prevista una campagna localizzata di caratterizzazioni relativa al materiale del fondale marino presente, ciò per accelerare gli interventi di manutenzione che si presentino necessari di volta in volta, sia ordinaria sia straordinaria. Oltre a tale campagna relativa alla manutenzione e caratterizzazione del materiale del fondale marino, l'AdSP ha previsto, nelle more dell'approvazione del Piano regolatore, l'escavo dei due accosti del Porto commerciale di Golfo Aranci in modo da portare entrambi gli accosti a quota -8,5 m.s.l.m.

Preso atto delle difficoltà del riutilizzo del materiale di escavo e dell'incidenza ambientale che questo avrebbe nel porto di Golfo Aranci, l'intervento sarà possibile con l'autorizzazione all'immersione del materiale di escavo in un sito in mare ubicato a circa 11 miglia dal golfo del golfo di Olbia.

Anche tale intervento prevede il consolidamento con micropali delle banchine del porto commerciale di Golfo Aranci, imbasate a quote superiori.



Ritenendo due accosti insufficienti a soddisfare il traffico del porto, l'AdSP, in linea e nelle more di quanto previsto dal nuovo piano regolatore ha previsto, al fine di dotare il porto di un terzo accosto, la ristrutturazione, trasformazione, manutenzione e implementazione dei sistemi di ormeggio prevedendo un intervento di trasformazione dell'invaso n.1 utilizzato negli anni precedenti dalle FFSS.

In similitudine a quanto previsto 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. Tale razionalizzazione consentirebbe di ridurre, nei mesi estivi e di grande flusso passeggeri, le interferenze tra porto e water front cittadino.

Di particolare interesse riveste l'intervento sul porto pescherecci, già previsto nei programmi annuali precedenti, per il quale esiste un progetto esecutivo da aggiornare alle nuove esigenze e al nuovo codice degli appalti.

Tale intervento prevede la manutenzione straordinaria delle aree demaniali di competenza, dell'illuminazione e degli arredi di banchina.

Infine, a completamento del porto pescherecci è stato previsto un intervento di manutenzione straordinaria, sistemazione e riorganizzazione del bacino portuale.

### **5.2.5 ORISTANO**

L'obiettivo prioritario dell'Ente con riferimento al porto di Oristano è quello di assicurare il perfetto funzionamento di tutti gli impianti, garantendo la piena efficienza delle opere portuali, nonché provvedere alle necessarie manutenzioni, affinché venga consentito il regolare svolgimento delle attività portuali.

Andrà altresì verificata la possibilità, a seguito dei necessari accertamenti di natura tecnica ed amministrativa, di realizzare il banchinamento della nuova area di colmata per un suo più proficuo utilizzo.

### **5.2.6 PORTOVESME**

Lo scalo di Portovesme soffre della specificità criticità legata alla convivenza forzata in ambiti portuali ristretti di passeggeri e merci alla rinfusa.

Al fine di superare simile problematica, l'Autorità verificherà la possibilità di procedere ad interventi di dragaggio e di manutenzione straordinaria della banchina passeggeri, anche a seguito di accordi con il locale Consorzio industriale.

### **5.2.7 SANTA TERESA DI GALLURA**

Nel porto di Santa Teresa, in attesa del passaggio delle consegne, l'Ente sta programmando una serie di interventi necessari che 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 detto porto con interventi di completamento opere di difesa, banchinamenti, impianti, arredi e servizi del porto, interventi per i quali l'AdSP, per mezzo del "Fondo per lo sviluppo e la Coesione 2014-2020", ha avuto un finanziamenti regionali per la progettazione di quanto suddetto.

A completamento delle suddette opere, nelle more dell'approvazione di un Piano regolatore, l'AdSP ha previsto un intervento di escavo.

### 5.3 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 tutto l'anno sia sul settore passeggeri che merci;
- è un porto individuato "franco" dal D.lgs del 75/1998 e probabilmente porto ZES;
- è un porto collegato con due linee della Tirrenia a Genova e Civitavecchia, passando altri porti dell'AdSP 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 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'AdSP 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 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 ministeriale non risulta essere ancora stato adottato. In ogni caso l'Autorità di sistema portuale, previo accordo e per volontà della Regione Sardegna, si è attivata presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per avviare gli iter procedurali per l'inserimento di Arbatax nell'ambito dell'AdSP.



**Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sardegna**