



PROGETTO FORMATIVO:
ANALISI, SVILUPPI E STRATEGIE DI “GOVERNANCE CONDIVISA
DEL SISTEMA PORTUALE SARDO



Tirocinante
Dott. Enrico Schintu

Tutor M.I.T.
Dott.ssa Patrizia Scarchilli

Tutor L.C.U.
Dott. Zef Gjoshaj

INDICE

INTRODUZIONE	3
I. LA SARDEGNA.....	4
II. I PORTI SARDI	5
III. CAGLIARI	7
III. 1. La struttura del Porto di Cagliari	8
III. 1. a. Bacino di Levante	9
III. 1. b. Porto Interno	10
III. 1. c. Bacino di Ponente	11
III. 2. Il Piano Regolatore Portuale	12
III. 3. Il Piano Operativo Triennale	13
IV. OLBIA – GOLFO ARANCI	23
IV. 1. La struttura del Porto di Olbia	24
IV. 1. a. Pontile Isola Bianca	25
IV. 1. b. Porto Interno	26
IV. 1. c. Porto Cocciani	26
IV. 1. d. Pontile Palmera	26
IV. 2. La struttura del Porto di Golfo Aranci	26
IV. 2. a. Porto commerciale e passeggeri	26
IV. 2. b. Porto pescherecci	27
IV. 3. La struttura del Porto di Porto Torres	27
IV. 3. a. Il porto civico	27
IV. 3. b. Banchina dell’Alto Fondale.....	28
IV. 3. c. Banchina di Ponente	28
IV. 3. d. Il porto industriale	28

IV. 4. Il Piano Regolatore Portuale	29
IV. 5. Lo stato attuale dei traffici merci e passeggeri	33
IV. 5. a. Olbia.....	33
IV. 5. b. Golfo Aranci.....	36
IV. 5. c. Porto Torres	37
IV. 6. Il Piano Operativo Triennale	38
IV. 7. Progetti europei	42
V. RUOLO DELLA PORTUALITA’ SARDA RISPETTO ALLA PORTUALITA’ NAZIONALE	45
VI. ANALISI SWOT DELL’INTERO SISTEMA PORTUALE SARDO	63
VII. STRATEGIE DI “GOVERNANCE” AMBIENTALE	69
CONCLUSIONI	72
BIBLIOGRAFIA.....	75

INTRODUZIONE

Il lavoro che segue è finalizzato all’approfondimento della struttura dei porti sardi e all’analisi della loro competitività all’interno del sistema portuale europeo.

Nello specifico, partendo da uno studio delle caratteristiche dei porti sardi, si andranno ad analizzare in particolare, le due Autorità Portuali dell’isola, identificandone le caratteristiche salienti e le loro specializzazioni.

Per un’analisi completa delle Autorità Portuali, si dovranno prendere in considerazione le loro strutture, gli eventuali Piani Regolatori Portuali approvati, i Piani operativi Triennali e i loro collegamenti con gli altri porti.

A seguito della recente pubblicazione del luglio 2015, del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, si deve individuare il ruolo della portualità sarda rispetto a quella nazionale. Questo lavoro quindi andrà ad analizzare nello specifico il ruolo dei porti sardi partendo dall’analisi che è stata svolta dagli autori del detto Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.

A tal proposito, prendendo come punto di riferimento l’analisi SWOT condotta nello studio nazionale che prende in considerazione l’intero sistema portuale italiano e, al fine di tracciare meglio le prospettive di sviluppo dei porti sardi, si procederà con un’analisi SWOT del sistema portuale sardo rispetto agli altri porti.

Infine, suggeriranno alcune linee di indirizzo per elaborare strategie di governance condivisa e di sviluppo.

I. LA SARDEGNA

La Sardegna è la seconda isola più estesa del Mar Mediterraneo. La sua posizione strategica al centro del *Mare Nostrum* occidentale ha fatto in modo che si potessero sviluppare traffici commerciali e scambi culturali tra i suoi abitanti e i popoli rivieraschi¹.

La Sardegna occupa un'area di circa 24.100 km quadrati, inferiore di circa 1.700 km quadrati rispetto alla Sicilia. L'estremità meridionale è rappresentata da Capo Teulada, a Sud Ovest dell'isola, l'estremità settentrionale è la Punta di Falcone nella parte Nord Est. Tra i due estremi Nord – Sud dell'isola ci sono circa 270 km e circa 145 tra i due estremi est-ovest².

E' da rilevare che la Sardegna gode di una posizione molto favorevole nel bacino occidentale del Mediterraneo, infatti rappresenta una sorta di “Terra di mezzo” tra il Nord e il Sud Italia, tra il Sud della Francia e il Nord Africa e tra la Spagna e il resto della penisola italiana. Come riportato da autorevoli autori³ *“La situazione della Sardegna nel bacino occidentale del Mediterraneo è molto favorevole: l'Asinara è situata all'incirca alla stessa distanza (350 – 260 km) da Genova, da Marsiglia e da Minorca (Baleari); analoga è la distanza fra Cagliari e Palermo. La Maddalena dista circa 270 km da Livorno, pressappoco quanto il Capo Teulada da Tunisi; tra Punta Falcone e Barcellona intercedono 500 km, più o meno quanto fra il Capo Carbonara e lo Stretto di Messina”*.

Da qui si desume che la Sardegna ha tutte le potenzialità per diventare quell'importante snodo commerciale punto di riferimento per i traffici marittimi del Mediterraneo occidentale e mondiali.

¹ Davide Mocci, *Sardegna nel cuore del Mediterraneo*(Video) su www.sardegnaigitallibrary.it, Rai Tre Geo & Geo. URL consultato il 22 giugno 2015.Video documentario sulla Civiltà nuragica.

² AA. VV., *Sardegna*, Enciclopedia Italiana Treccani, url: [http://www.treccani.it/enciclopedia/sardegna_\(Enciclopedia-Italiana\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/sardegna_(Enciclopedia-Italiana)/) URL consultato il 26 giugno 2015.

³ AA. VV. *ult. Op. cit.*

II. I PORTI SARDI

Il territorio costiero sardo è molto esteso, le sue coste sono lunghe 1.897 km, hanno una estensione lineare superiore a quella della più grande isola del Mediterraneo, la Sicilia (che conta “soltanto” 1.637 km). Anche se per lo più alte e rocciose, le coste hanno consentito lo sviluppo di molti porti, porticcioli e approdi, per lo più turistici (circa 31) e di alcuni commerciali, come Cagliari a sud e Olbia e Porto-Torres a nord.

Di questi porti 8 sono sotto la giurisdizione della Capitaneria di Porto di Cagliari, 14 sotto quella di Olbia, 3 sotto La Maddalena, 1 sotto Oristano e 5 sotto Porto Torres.

Dai dati forniti per questo studio⁴, si desume che la Sardegna ha 14 porti passeggeri, 20 porti destinati ad attività da diporto, 12 Ro – Ro (con il predominio assoluto di Olbia) e 3 di transhipment (Cagliari, Sant’Antioco e Porto Torres), con il predominio di Cagliari⁵. Pare superfluo specificare che tra i 31 porti indicati alcuni svolgono più di una attività.

La Sardegna ha al suo interno due porti sede di Autorità Portuale (Cagliari e Olbia – Golfo Aranci) situati rispettivamente a sud e a nord dell’isola. Entrambe istituite ai sensi dell’articolo 6 della Legge di Riordino in materia portuale del 28 gennaio 1994, n. 84, la prima, quella di Cagliari, è stata individuata con decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione in data 6 aprile 1994, invece quella di Olbia – Golfo Aranci è stata istituita con decreto del Presidente della Repubblica del 29 dicembre 2000, in Gazzetta Ufficiale del 18 febbraio 2001, numero 132.

Quest’ultima comprende tutti i tre principali porti del Nord Sardegna: il porto di Olbia, quello di Porto Torres e il più piccolo porto di golfo Aranci, ragion per cui sarebbe più opportuno denominare l’Ente “Autorità Portuale del Nord Sardegna”, come già avviene in via informale nelle comunicazioni della stessa Autorità.

Queste due realtà forniscono alla Regione due tipi di servizi differenti e sono specializzate in due diversi settori marittimi.

⁴ Dati trasmessi al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti negli anni 2014 e 2015.

⁵ Fonti Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2015.

Se, infatti, il porto di Cagliari punta per lo più al settore del transhipment, ma si occupa anche di ricevere grandi navi Ro- Ro, merci alla rinfusa e passeggeri, quello di Olbia è per lo più un porto Ro- Ro e passeggeri, con un poco di rinfuse. Il porto di Cagliari – Sarroch è il maggior porto di transhipment, mentre quello di Olbia rappresenta il più grande scalo passeggeri dell’isola, grazie alla sua maggior vicinanza con il resto della Penisola e ai flussi turistici estivi diretti verso la Costa Smeralda. Rientra sotto la giurisdizione dell’Autorità Portuale di Olbia- Golfo Aranci anche il porto di Porto Torres, che con i suoi alti fondali permette di accogliere anche navi porta contenitori. Come si vedrà più avanti, il porto di Porto Torres è per lo più in stato di abbandono, vuoi per la sua distanza dal centro delle attività dell’Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci (123 km) e vuoi per le questioni legali e ambientali che si stanno verificando nel territorio.

Le due Autorità Portuali non si fanno concorrenza tra loro in quanto specializzate in diversi settori, Cagliari orientata più verso gli scambi internazionali e verso i porti del Mediterraneo e del Nord Africa, mentre Olbia, essendo più vicina alla penisola, permette maggiori collegamenti nazionali, anche per la vicinanza con il porto di Livorno (altro porto Ro-Ro) ed è ottima per il traffico dei passeggeri che in poche ore riescono a raggiungere il resto dell’Italia.

Caratteri comuni delle due Autorità Portuali sono più che altro i lati negativi, entrambe non hanno un Presidente da almeno un anno e sono commissariate.

III. CAGLIARI



La città di Cagliari, grazie alla sua posizione geografica, ha da sempre rivestito un ruolo strategico nelle rotte del Mediterraneo. Il porto costituisce uno degli elementi chiave della cultura e dell'economia cittadina e ne custodisce l'anima.



Figura 1 – Visuale del Porto di Cagliari, Porto vecchio e Porto Canale, Fonte Autorità Portuale di Cagliari

Da quanto indicato nel piano regolatore portuale del gennaio 2008, il Porto di Cagliari è classificato come porto di II categoria, 1ª classe, ed è sede di Autorità Portuale. La sua posizione è identificata dalle coordinate latitudine 39°12'40"N e longitudine 09°06'80"E.

E' sede della Direzione Marittima per la Sardegna, della Capitaneria di Porto e dell'Autorità Portuale che prende il nome dalla città.

L'ambito portuale di Cagliari coincide con la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale, individuata con Decreto Ministeriale del 6 aprile 1994, ed è costituito dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti specchi acquei compresi nel tratto di costa delimitato ad Est dal Nuovo Molo di Levante ed ad Ovest da Porto Foxi nel Comune di Sarroch; tali aree ricadono nei Comuni di Cagliari, Capoterra e Sarroch, per un totale di circa 30 km.

Gli ambiti territoriali interessati dal Piano possono essere suddivisi nelle seguenti grandi aree:

- Le aree demaniali del porto “vecchio” ricomprese tra il Molo Foraneo di Levante ed il Molo Foraneo di levante;
- Il Porto Canale;
- Il litorale compreso tra la località di Giorgino, ad Ovest del Porto Canale, e la località di Villa D’Orri nel Comune di Sarroch;
- Il tratto di costa coincidente con il fronte mare dell'agglomerato industriale di Sarroch;
- La zona di Porto Foxi.

1. La struttura del Porto di Cagliari

Il Porto di Cagliari sorge nella zona più interna dell’omonimo golfo, delimitato da Capo Carbonara ad Est e da Capo Pula ad Ovest.

Completamente artificiale, è delimitato da due opere foranee esterne, il Nuovo Molo di Ponente e il Nuovo Molo di Levante, e un tempo anche da un’opera interna, che è stata ormai demolita, il Vecchio Molo di Levante; queste opere suddividono il porto commerciale in tre distinti bacini:

- a) Bacino di Levante, compreso fra il Nuovo Molo di Levante e il Vecchio Molo di Levante;
- b) Porto interno, delimitato dal Vecchio Molo di Levante e dal Molo Sabauda;
- c) Bacino di Ponente, compreso fra il Molo Sabauda e il Nuovo Molo di Ponente.

Lo specchio d’acqua si estende per 2.065.000 metri quadrati complessivi, con fondali fino a 18 metri, mentre la superficie totale delle banchine è pari a 746.147 metri quadrati⁶.

All’interno delle dighe foranee del porto commerciale si articolano poco più di 14 km di sviluppo di fronte d’acqua banchinato con 58 accosti, per operazioni commerciali e traffico passeggeri.

Per avere qualche termine di paragone, basti pensare che la spiaggia principale della città, il Poetto (conosciuta anche come “spiaggia dei centomila”), dalla Sella del Diavolo al Margine Rosso, ha un’estensione di circa la metà, mentre l’intero quartiere della Marina si stende su meno di dodici ettari.

⁶ Dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti CNIT 2013 – 2014.

I suddetti ambiti portuali sono così articolati⁷:

a. Bacino di Levante

Specchio d’acqua: 972.000 metri quadrati, con fondali da 1 a 18 m.

Protetto dai venti di traversia (causa delle mareggiate del 1974 che procurarono gravi danni alle banchine) e dal prolungamento del Nuovo Molo di Levante, che si sviluppa per una lunghezza di circa 630 metri.

Fanno parte di questo bacino:

- Nuovo Molo di Levante, lunghezza metri 1.850. E’ provvisto di tre sporgenti adibiti ad attracco di navi cisterna per il rifornimento dell’oleodotto della Marina Militare.
- Banchina di San Bartolomeo, lunghezza metri 160, con fondali di metri 6. Vi operavano quasi esclusivamente navi per l’imbarco di sale marino per conto dell’Amministrazione dei Monopoli di Stato.
- Calata Mercedari, lunghezza metri 240, con fondali di metri 3,5/5 metri.
- Pennello Sant'Elmo, lunghezza metri 200, con fondali di metri 6,60. Al lato Ponente attraccano traghetti per veicoli industriali. Il lato Levante è utilizzato da pescherecci e naviglio da diporto. Sulla testata si svolgono operazioni di bunkeraggio. Calata Fiera, lunghezza metri 350 con fondali di 3,0 metri. Vi ormeggiano imbarcazioni da diporto e motopescherecci.
- Zona su Siccu costituita dal banchinamento del Pennello di Bonaria e dalla Calata Trinitari, per una lunghezza complessiva di circa 600 metri e con profondità variabili attorno ai 4 metri. Più una lunga passerella sospesa sul mare che collega il porticciolo al Molo Ichnusa, al parco di Molentargius - Saline e alla spiaggia del Poetto.
- Banchina Militare, lunghezza metri 460, con fondali di 2/3 metri.
- Banchina M. Garau, lunghezza metri 260, con fondali di 6/7 metri. Utilizzata dalla Marina o per navi da crociera, secondo le esigenze.

⁷ Fonte Piano Regolatore Portuale del Porto di Cagliari del gennaio 2008, consultabile sul sito www.porto.cagliari.it, aggiornato con dati raccolti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2014.

b. Porto Interno

Specchio d’acqua di 298.000 metri quadrati, con fondali da 3 a 12 metri.

Comprende le opere portuali di più antica realizzazione.

Fanno parte di questo bacino, con riferimento alla situazione antecedente alla stesura del Piano Regolatore Portuale del gennaio 2008:

- Banchina Ichnusa, lunga metri 340, a cassoni, con fondali di circa 8 metri, è stata costruita per l’attracco di navi da crociera, ma poi destinata (a causa dei fondali troppo bassi) per Yacht e minicrociere.
- Molo Capitaneria, lungo metri 120, con fondali di 6,5 metri.
- Darsena Calata Levante, lunga metri 221, con fondali da 2 a 6 metri e Darsena Calata Ponente, lunga metri 171, con fondali da 3 a 4 metri; sono adibite all’ormeggio di piccoli pescherecci, del naviglio della Capitaneria, dei Vigili del fuoco, oltre che di imbarcazioni da diporto e del servizio di pilotaggio.
- Testata Pontile Dogana, lungo metri 60, con fondali di 7 metri, utilizzata per il naviglio da diporto.
- Pontile Dogana, lungo metri 128, con fondali da 5 a 7 metri; utilizzato dal naviglio minore di servizio e turistico.
- Calata via Roma, lunga metri 175, con fondali di 8 metri, è destinata esclusivamente alle unità da diporto di grosse dimensioni.
- Pontile Sanità Levante, lungo metri 103, con fondali di 4/6 metri, destinato al diporto.
- Pontile Sanità Testata, lungo metri 60, con fondali di 4/5 metri, adibito a ormeggio del naviglio minore.
- Pontile Sanità Ovest, lungo metri 102, con fondali di 2/5 metri, destinato attualmente all’attracco del naviglio da pesca.
- Calata Azuni, lunga metri 92, con fondali 4,7/5 metri, destinata all’attracco di naviglio da pesca.
- Calata S.Agostino, lunga metri 278, con fondali di 6,7/7,8 metri, destinata all’ormeggio delle unità da pesca.
- Molo Sabauda – Ponente, lungo 450 metri, con fondali di 10 metri.
- Molo Sabauda – Levante, lungo metri 486, con fondali di 10 metri, destinato all’attracco di grandi navi da Crociera e navi traghetto Ro – Ro, passeggeri e merci.

c. Bacino di Ponente

Fanno parte di questo Bacino:

- Calata Riva di Ponente, lunga metri 203, con fondali da 8,4/9 metri; vi attraccano navi traghetto passeggeri e merci.
- Sporgente Rinascita, articolato in versante (lungo 450 metri), testata (lunga 115 metri), con sviluppo complessivo di metri 1.015 circa, con fondali di 12 metri, con due attracchi per crociere, destinato quindi a navi da crociera, Ro – Ro e navi merci alla rinfusa.
- Nuovo Molo di Ponente, lungo metri 1.360; vi attraccano per ora navi in disarmo. Presenta alla radice un sistema di scali d'alaggio e strutture per la piccola cantieristica.

L'area retrostante l'attuale porto è di circa 746.147 metri quadrati (lo sviluppo costiero dello scalo è di oltre 11.000 metri, di cui 4.800 banchinati). Il Molo Sabauda, la banchina Riva di Ponente e lo sporgente Rinascita formano la zona portuale ove hanno luogo i traffici più intensi.

Il porto di Cagliari, con queste dimensioni, è considerato uno dei maggiori porti del Mediterraneo, sia per ciò che riguarda i passeggeri, ma soprattutto per quanto riguarda le merci, grazie alla sua posizione tra l'Europa e il Nord Africa.

Il Porto è un'importante risorsa per tutta la città e tutta l'isola, infatti occupa circa 3.000 lavoratori e, se sviluppato correttamente, potrebbe impiegare molti di più.

Si classifica al quarto posto tra i porti italiani in tema di transhipment, dopo Gioia Tauro, Genova e La Spezia, con circa 717.016 TEUs movimentati nell'anno 2014⁸.

Cagliari non è soltanto un porto di transhipment, ma è specializzato anche nelle rinfuse liquide (grazie alla sua vicinanza con l'area industriale di Sarroch).

Attualmente il Porto di Cagliari risulta nettamente diviso in tre settori:

1. Il porto vecchio
2. Il porto canale
3. Il terminal olistico

⁸

Dati trasmessi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti giugno 2015.

Il porto passeggeri è situato nei pressi della città, vicino al centro storico e ben collegato sia via strada che via ferro (la stazione ferroviaria passeggeri più vicina dista soltanto 100 metri). Il porto passeggeri risulta essere vicino anche all'aeroporto, da cui dista soltanto 7 km ed a cui è collegato con treno e autobus.

La superficie del porto commerciale è di 450.000 metri quadrati con 7 attracchi e con una profondità dei fondali che arrivano a – 16 e – 18 metri.

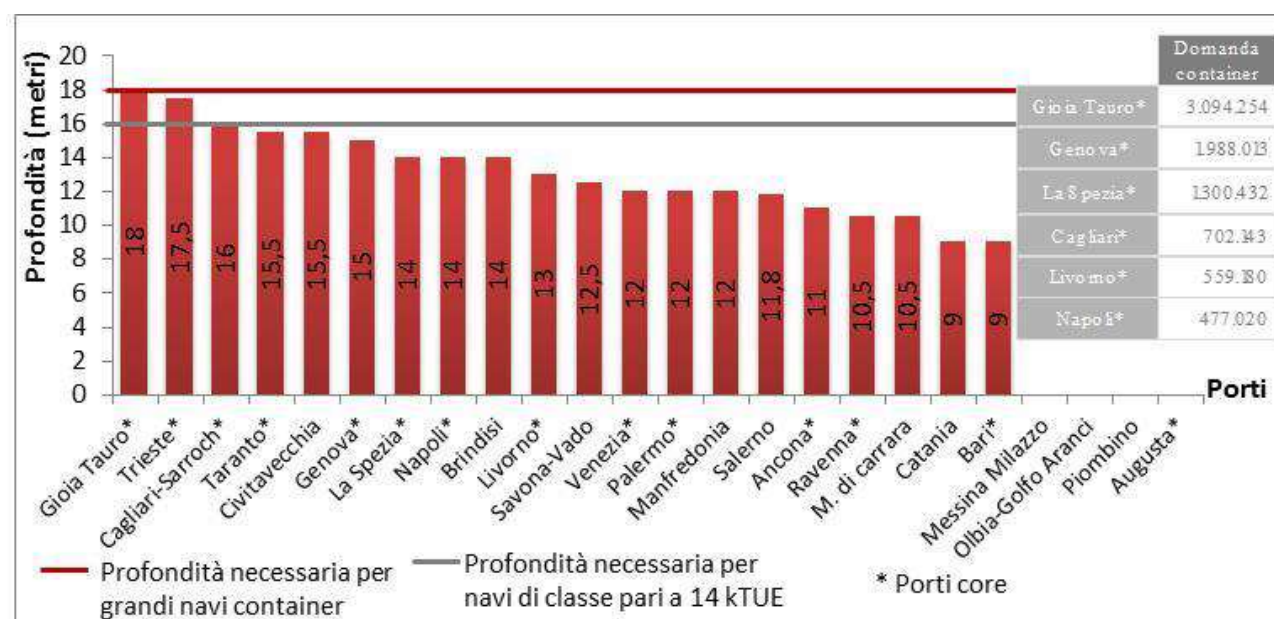


Figura 2 - Profondità fondali nei principali porti italiani (dati di traffico in TEU al 2013)⁹

2. Il Piano Regolatore Portuale

Particolare riferimento deve essere fatto al Piano Regolatore Portuale (P.R.P.). Allo stato attuale, la Regione Autonoma della Sardegna ha riapprovato il Piano Regolatore Portuale, lo stesso che era stato presentato e annullato nel 2014.

Infatti, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota MIT/Porti 1468 del 11.02.2014, ha trasmesso all'Autorità Portuale il D.P.R. del 26.11.2013, con cui, in accoglimento dei ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica proposti da alcuni soggetti titolari di concessioni demaniali marittime rilasciate dall'Ente avverso l'approvazione del Piano Regolatore Portuale di Cagliari, si disponeva l'annullamento della Delibera della Giunta della Regione Autonoma della

⁹ Fonte Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, 2015, pagina 104.

Sardegna n. 32/78 in data 15 settembre 2010, con cui era stato approvato lo strumento di pianificazione portuale, ai sensi dell’art. 5 della Legge 84/94.

La ragione per cui si è disposto l’annullamento del Piano Regolatore Portuale, con decreto del Presidente della Repubblica, individuato nel parere del Consiglio di Stato – Sez. I - del 20.03.2013, verte sostanzialmente sul *“Sostenuto mancato rispetto dell’iter tecnico-amministrativo relativo e, in particolare, sul fatto che la Valutazione Ambientale Strategica, ottenuta prima del parere reso dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, non ha potuto tener conto delle raccomandazioni formulate dal Consiglio medesimo nel parere favorevole reso in data 20.09.2010.”*

Per le evidenti gravi implicazioni del predetto pronunciamento, l’Autorità portuale, di concerto con la Regione Sardegna, si è immediatamente attivata per addivenire ad una pronta soluzione di questa problematica e con delibera della Regione Autonoma della Sardegna numero 18/13 del 20 maggio 2014, il medesimo Piano Regolatore Portuale è stato approvato rispettando tutti gli adempimenti formali.

3. Il Piano operativo triennale

Oltre al Piano Regolatore Portuale (P.O.T.), altro documento importante per la pianificazione della attività dell’Autorità Portuale è il Piano Operativo Triennale. Nello specifico, con il Piano Operativo Triennale 2014 – 2016 dell’Autorità Portuale di Cagliari¹⁰ si sono individuati quegli interventi strutturali di manutenzione volti a rendere competitivo il Porto di Cagliari.

Nella previsione dell’incremento dell’attività portuale, l’Autorità Portuale di Cagliari, nel suo Piano Operativo Triennale ha previsto diverse opere, le più importanti delle quali sono:

- a) Manutenzione fondali del porto vecchio e delle banchine Ichnusa, Garau e Rinascita, approfondimento a -7,50 m fondali antistanti banchina Garau e testata molo Ichnusa, pulizia fondale ai piedi della banchina Ichnusa, consolidamento piede delle banchine Capitaneria, della radice dei moli Rinascita e Sabauda, interventi generalizzati sui muri di banchina degli

¹⁰ Fonte Relazione anno 2013 predisposta dalla Segreteria tecnico – operativa approvata dal Comitato portuale dell’Autorità Portuale di Cagliari in data 17 giugno 2014 con delibera n. 158.

stessi moli con ripristino del parametro verticale in pietra, in alcuni casi ripristino del coronamento in granito;

- b) Realizzazione della darsena per imbarcazioni di servizio al Porto Foxi;
- c) Nuovi banchinamenti nel Porto Canale di Cagliari;
- d) Creazione di un distretto per la cantieristica come previsto dal Piano Regolatore Portuale;
- e) Infrastrutturazione per la Zona Franca Doganale;
- f) Banchinamento avamposto per navi Ro-Ro;
- g) Realizzazione di numero 2 capannoni.

- a) Manutenzione dei fondali del porto vecchio e principali opere sui suoi moli

Per il primo punto è da rilevare che il Molo Ichnusa è stato originariamente costruito per l'attracco di navi da crociera, ma è stato poi destinato al settore degli Yacht per via dei suoi fondali troppo bassi per ospitare le crociere. In particolare, nel molo Ichnusa i fondali non possono essere dragati oltre i 7,5/8 metri in quanto bisognerebbe rifare l'intero molo per via della sua costruzione a cassoni.

L'intervento prevedeva la ristrutturazione del capannone sul Molo Sabauda, che era utilizzato per il deposito di materiali ed attrezzature da parte dell'Autorità Portuale e, un tempo, officina dell'ex Azienda Mezzi Meccanici.

Nel progetto l'edificio è stato dotato di quanto necessario per soddisfare le esigenze dei passeggeri e, in particolare: sala d'attesa; bar (con annesso magazzino, spogliatoio e servizio privato), uffici e per il deposito di attrezzature varie (per pulizie, manutenzioni, etc.).

Inoltre, era previsto il collegamento interno con lo stabile dove sono già stati realizzati i servizi igienici, e l'utilizzo di parte del cortile retrostante per l'attività di ristorazione¹¹.

- b) Realizzazione darsena per imbarcazioni di servizio Porto Foxi

Nella zona denominata Porto Foxi, in prossimità dei terminali petroliferi della società di raffinazione Saras S.p.A., nel Piano Operativo Triennale si è prevista la realizzazione di un porto destinato alle imbarcazioni di servizio (quali Capitaneria, ormeggiatori, piloti, rimorchiatori, etc.)

¹¹ Fonte Relazione annuale 2014, *op. cit.*

che, allo stato della stesura dello stesso Piano Operativo Triennale 2014 – 2106, con condizioni meteo marine avverse riparavano nel Porto di Cagliari e nel Porticciolo di Perde Sali.

c) Banchinamento lato sud ovest del Porto Canale – 1^a lotto.

L'intervento ha previsto la realizzazione di una banchina complessivamente della lunghezza di 500 m e della larghezza di 50 m lungo il lato sud-ovest del bacino di evoluzione del Porto Canale di Cagliari, che sarà destinata alla movimentazione delle merci convenzionali ed in particolare delle rinfuse.

Le suddette tipologie di merci non sono, infatti, più movimentabili nel Porto Vecchio di Cagliari a causa dell'impatto ambientale che esse determinerebbero sulle aree urbanizzate e sui traffici cittadini.

Complessivamente sono disponibili n.2 ormeggi della lunghezza di circa 250 m per l'attracco di navi con elevato dislocamento (fino a 100.000 TDW) e piazzali sui quali possono essere utilizzate gru semoventi della portata fino a 60 tonnellate.

La banchina è dotata di bitte da 200 tonnellate con interasse pari a 25 metri.

Nuovi Banchinamenti lato sud ovest del Porto Canale – 2^a lotto.

Il progetto prevedeva il completamento dei lavori di banchinamento del lato sud del bacino di evoluzione fino all'intersezione con la sponda ovest del Porto Canale, con la realizzazione di un tratto banchinato della lunghezza di circa 350 metri, per il quale è stata adottata la stessa soluzione costruttiva utilizzata per i banchinamenti del primo stralcio funzionale.

I piazzali retrostanti la banchina avranno una larghezza di 53 metri e i fondali saranno dragati fino a quota -12.00 metri.

Con la realizzazione della suddetta opera tutto il lato sud del bacino di evoluzione (della lunghezza di 600 m circa) potrà essere utilizzato per l'ormeggio di navi con elevato dislocamento (fino a 100.000 TDW), sulle quali potranno operare gru semoventi di 60 tonnellate.

I lavori sono stati conclusi e collaudati nel 2014 ed ora la banchina è operativa.

- d) Opere di infrastrutturazione primaria avamporti del Porto Canale per attività cantieristica – 1^a Fase

Il progetto prevedeva esclusivamente la realizzazione di opere a terra consistenti nelle opere di urbanizzazione primaria del cosiddetto “Distretto della Cantieristica” (viabilità ed impianti), con l’individuazione di n.15 lotti, all’interno dei quali è previsto lo scotico superficiale e lo spianamento alla quota di imposta del pacchetto di pavimentazione.

Il porto di Cagliari con questa opera mira ad aumentare nei prossimi anni le sue attività, anche attraverso lo sviluppo dell’avamporto Est del Porto Canale destinato ad attività di cantieristica.

I lavori, per un importo di circa 14 milioni di Euro, sono stati per lo più ultimati e collaudati nel 2014.



Figura 3 – Visuale del Porto Canale di Cagliari, Fonte Autorità Portuale di Cagliari

Dei 15 lotti creati, di cui alcuni ancora in fase di collaudo, uno di circa 5 ettari, consentirà l'insediamento di un cantiere in grado di fornire servizi di alaggio e varo, di carenaggio, di manutenzione /riparazione e di rimessaggio invernale per imbarcazioni di lunghezza fino a oltre 50 metri (mega yacht e maxi yacht).

Il porto di Cagliari, in questo modo, punta ad entrar a far parte del mercato della cantieristica, proprio nel periodo in cui si prospetta la ripresa del settore dopo la grave crisi degli ultimi anni. Nello specifico gli ordini di navi mercantili sono già aumentati nell'ultimo anno¹², e da quest'anno si prevede che seguirà anche l'aumento degli ordini delle imbarcazioni da diporto e sportive, di cui l'Italia (soprattutto al Nord) è leader. Quindi Cagliari azzeccando il periodo, laddove riesca a spendersi bene riuscirà a prendersi una parte di questo segmento di ricrescita, portando ricchezza al territorio circostante.

Il settore della cantieristica rappresenta per l'Italia il maggior settore delle esportazioni dell'Economia del mare, come si desume dai dati forniti da Unioncamere per il 2014¹³.

¹² Fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, luglio 2015, op. cit. , pagina 57.

¹³ Unioncamere, Quarto rapporto sull'Economia del mare, 2015, pagina 52

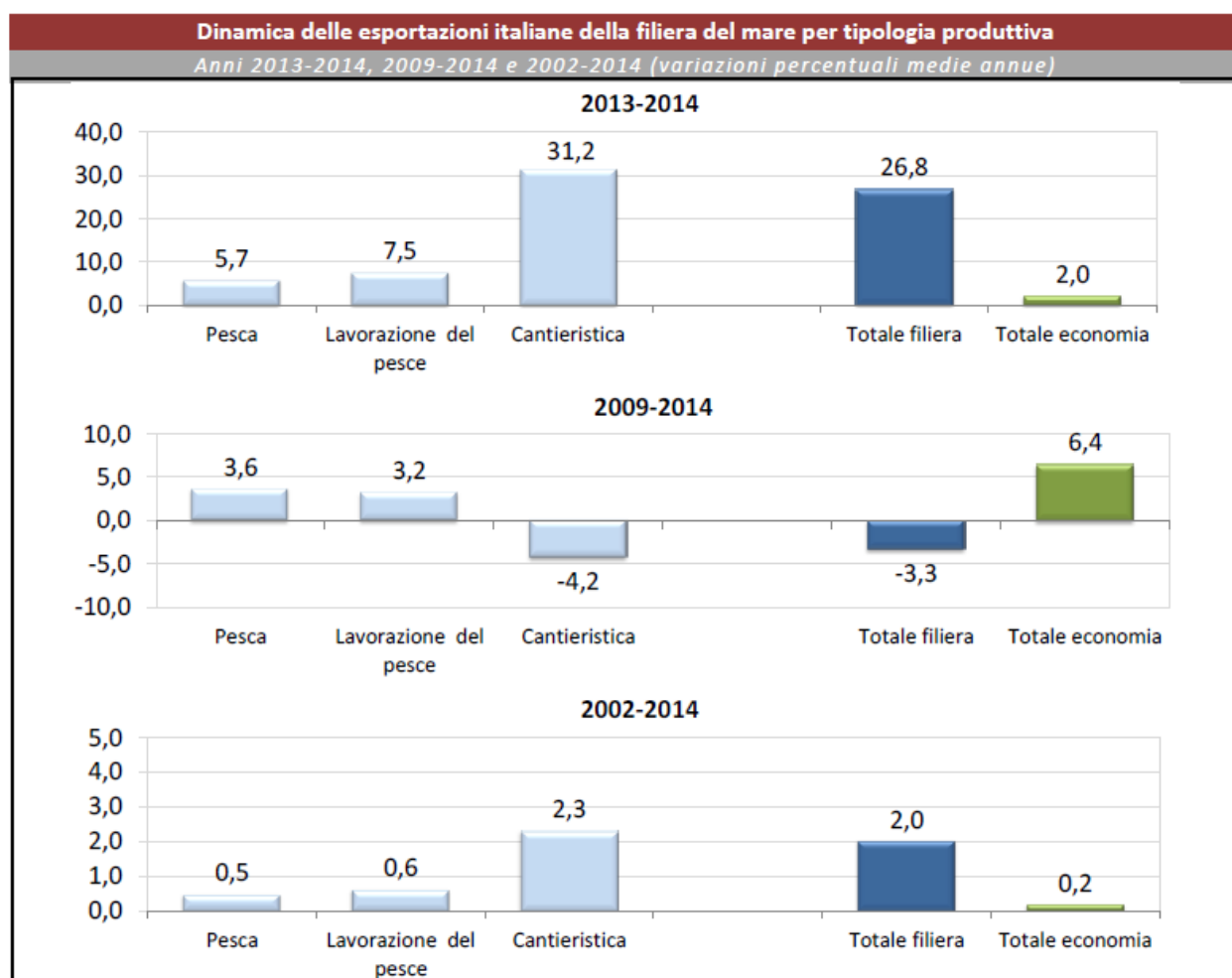


Figura 4 – Dinamica delle esportazioni italiane della filiera del mare per tipologia produttiva¹⁴

L'intervento è stato finanziato completamente dalla Regione Sardegna e i lavori sono stati conclusi e collaudati nel 2014.

La creazione del distretto della cantieristica non si conclude con un solo lotto, bensì si prevede una seconda fase di opere a mare. Nello specifico la seconda fase delle opere di infrastrutturazione prevede la realizzazione:

- del banchinamento di un tratto del fronte mare di circa 120 m;
- degli scali di alaggio e varo dotati di Travel Lift;
- di un canale con un adeguato battente d'acqua (5 metri), tale da consentire l'accostamento delle imbarcazioni alla banchina;

¹⁴

Elaborazioni Unioncamere – Si.Camera su dati ISTAT

- della protezione delle scarpate non banchinate;
- della colmata adibita alla protezione dal moto ondoso dello specchio acqueo antistante la banchina.

Inoltre, verrà aperto un varco nella diga foranea di levante di circa 80 metri che consenta l'accesso delle imbarcazioni dirette al “distretto”, al fine di evitare la commistione col traffico delle navi portacontainer.

In considerazione dell'ampiezza del sito e del numero di operatori che vi si insidieranno, saranno create le infrastrutture viarie e di alaggio/varo per l'utilizzo di due Travel Lift, rispettivamente di portata pari a 100 e 40 tonnellate.

L'opera sarà realizzata in parte con fondi della Regione Sardegna ed in parte con risorse dell'Ente.

- e) Infrastrutturazione dell'area zona “G2E” destinata al distretto industriale ed alla zona Franca – Porto Canale.

L'intervento prevede la realizzazione della viabilità di collegamento fra le 2 sponde del Porto Canale, necessario per l'insediamento di attività di manipolazione delle merci, che possono usufruire dell'esistente terminal contenitori e delle banchine in corso di realizzazione nella sponda sud del bacino di evoluzione.

L'intervento è finanziato con risorse di cui alla legge 413/98.

Si è prevista, inoltre, l'infrastrutturazione della zona G2E posta all'interno del circuito doganale. Nello specifico, l'intervento ha riguardato la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria di un'area del Porto Canale, avente una superficie di mq 188.133,59 mq, 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 nel PRP.

In data 02 agosto 2013 è stato emesso il Certificato di collaudo tecnico – amministrativo e statico.

Realizzazione di un Posto di Ispezione Frontaliero (PIF) presso il Porto Canale

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 nell’Unione Europea.

Per quanto sopra si rende necessario realizzare un P.I.F. anche nelle aree G2E del Porto Canale, destinate dal PRP ad aree di servizio per funzioni portuali e industriali.

I lavori sono stati consegnati il 31 luglio 2013 e saranno realizzati con risorse dell’Autorità Portuale.

Sono stati previsti inoltre, sempre nell’ambito dell’istituzione della Zona Franca Doganale, anche i lavori di realizzazione di un nuovo “gate” d’ingresso e di locali destinati agli operatori adibiti al controllo dei varchi presso il Porto Canale.

L’intervento, localizzato all’interno dell’area G2E del Porto Canale, nasce dalla necessità di rendere operativa la modifica del circuito doganale, prevedendo un nuovo “gate” d’ingresso e un nuovo edificio destinato a ospitare i locali per gli operatori addetti al controllo dei varchi.

Infatti la posizione dell’attuale varco doganale non si “interfaccia” nel modo corretto con la nuova distribuzione planimetrica dell’area portuale che si è venuta a configurare in seguito ai lavori d’infrastrutturazione delle aree G2E sopra descritte.

Per ultimo, sono stati previsti, all’interno sempre del Piano Operativo Triennale, lavori d’infrastrutturazione delle aree G2E destinate al distretto industriale e alla zona franca – Porto Canale - Sistema di raccordo viabilità con la S.S. 195.

L’intervento costituisce un adeguamento dello svincolo esistente sul lato nord-ovest del Porto Canale che collega la S.S. 195 con il Porto Canale stesso, per raccordarlo alla nuova viabilità

portuale. Le nuove realizzazioni viarie consentiranno il collegamento del Porto con la nuova S.S. 195 e la strada per Macchiareddu in qualsiasi direzione.

Lo stesso svincolo, con gli adeguamenti previsti, sarà inoltre funzionale per smaltire il traffico Ro-Ro del terminal previsto dal Piano Regolatore Portuale nell'avamposto di ovest.

f) Banchinamento avamposto per navi Ro – Ro nell'avamposto ovest del Porto Canale

L'area d'intervento è localizzata nella zona del Porto Canale antistante l'avamposto di ponente.

Negli specchi acquei saranno realizzati n.5 nuovi ormeggi per navi Ro – Ro (Terminal Ro – Ro), come previsto nel nuovo Piano Regolatore Portuale. L'opera, una volta realizzata, consentirà il trasferimento dei traffici commerciali ro-ro nel Porto Canale, preferendo gli attuali ormeggi del Porto Storico per il traffico passeggeri e crocieristico.

g) Realizzazione di due capannoni presso il Porto Canale

Le Imprese portuali hanno evidenziato, al fine di operare il trasferimento del traffico merci alla rinfusa nei nuovi banchinamenti del Porto canale, la necessità di poter disporre di un prefabbricato da adibire a officina per il pronto intervento sui mezzi portuali.

Con Decreto numero 72 del 28 maggio 2013 è stato approvato il progetto preliminare dell'intervento, mentre con Decreto numero 96 del 27/06/2013 è stato approvato il progetto esecutivo e indetta la gara per l'appalto dei lavori ai sensi dell'art.122 del decreto legislativo 163/06.

Il costo dei capannoni sarà anticipato dall'Ente, con recupero dello stesso dal canone demaniale delle Imprese portuali.

Aggiornamento 30 giugno 2015: E' da segnalare un aggiornamento per ciò che riguarda l'approvazione della Zona Franca Doganale. Di seguito si riporta un articolo di un quotidiano online:

CAGLIARI - La Giunta della Regione Autonoma della Sardegna, su proposta dell'assessore dell'Industria, Maria Grazia Piras, ha approvato la delibera che consente alla società Cagliari Free

Zone di realizzare gli interventi inseriti nel progetto, che ha già ottenuto il nulla osta dell'Autorità doganale di Cagliari. Il Piano Operativo prevede la realizzazione dei servizi comuni e la collocazione logistica degli spazi da adibire a servizi generali. Si tratta di infrastrutture che consentiranno l'avvio delle prime attività. Il lotto deve essere recintato su quattro lati, previsti due accessi. **I costi di massima per le opere da realizzare ammontano a poco meno di un milione e 100mila euro. In cantiere la costruzione di palazzine e la sistemazione della viabilità** *(ndr come si è parlato in precedenza)*. Interventi anche sui servizi tecnologici, il telecontrollo, l'illuminazione e l'impiantistica. Il progetto di massima di Cagliari Free Zone individua un lotto di 6 ettari all'interno della zona attualmente recintata nella parte posteriore del piazzale di banchina del molo di Levante del Porto Canale. "È un provvedimento importante perché ci consente di individuare e studiare un modello di Zona franca che vorremmo estendere, come previsto dal nostro statuto, agli altri cinque punti franchi della Sardegna, quali Olbia, Porto Torres, Oristano, Arbatax e Portovesme", spiega la Piras, "Cagliari, insomma, è una sorta di 'laboratorio per permetterci di capire come integrare le Zone franche con modelli di sviluppo coerenti con le esigenze dei diversi territori".¹⁵

¹⁵ URL: http://www.sardegnaoggi.it/Politica/2015-06-30/29475/Zona_franca_doganale_a_Cagliari_ok_al_piano_operativo.html

IV. OLBIA – GOLFO ARANCI



L’Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci come detto in precedenza¹⁶ comprende i tre porti principali del Nord Sardegna (infatti per molte comunicazioni è prevalentemente utilizzata la dicitura Autorità Portuale del Nord Sardegna, anche se il suo nome resta ufficialmente quello di Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci), nello specifico i porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres.

Già dal suo nome si capisce che non si è di fronte ad un Autorità Portuale monoporto, come altre Autorità Portuali italiane, bensì siamo di fronte ad un’Autorità Portuale multi-porto che si allinea perfettamente con la riforma dei porti prospettata nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica pubblicato di recente¹⁷.

Olbia, così come i principali porti europei, storicamente, si è sviluppata a partire dalla presenza di un nucleo urbanizzato consolidato. Tale circostanza deve necessariamente aprire una attenta riflessione circa la natura del rapporto città – porto.

Bisogna chiedersi se la città si sia sviluppata con il porto o se il porto si sia sviluppato a prescindere dallo sviluppo della città. E’ evidente che qualsiasi infrastruttura comporta un’inevitabile modificazione dell’uso dei territori. Nel caso delle infrastrutture portuali, gli impatti che vengono a generarsi, in conseguenza del loro sviluppo, generano ripercussioni sia sul sistema costiero che su quello urbano. In pochi decenni, la città portuale è passata da un rapporto diretto con il mare ad un rapporto diretto con un'altra realtà, il porto. Solo con la costruzione di nuovi porti esterni, ad esempio come Gioia Tauro, il Porto Canale di Cagliari, si è modificato tale

¹⁶ Vedi in precedenza capitolo II.

¹⁷ Come si vedrà nella trattazione più avanti.

rapporto. Tuttavia si deve evidenziare che la realizzazione di tali nuovi porti è destinata prevalentemente ai contenitori (TEUs).

Per l’analisi delle caratteristiche, dei punti forza e di debolezza e per lo studio delle prospettive dell’Autorità Portuale, è utile partire da una somma descrizione fornita dall’Autorità stessa¹⁸ dei tre singoli porti, almeno dal punto di vista infrastrutturale.

1. La struttura del Porto di Olbia

Il porto di Olbia, famoso nel mondo per essere diventato la principale porta della Costa Smeralda, oltre a rappresentare uno dei più importanti porti per lo scalo dei passeggeri nel Mediterraneo, con quattro milioni di presenze l’anno, è anche un importante porto commerciale che conta quasi sei milioni di tonnellate di merci, specializzato prevalentemente nel settore del Ro–Ro.

La struttura del porto di Olbia può essere suddivisa in tre aree:

- **L’Isola Bianca**, che conta nove banchine per le navi Ro-Ro per il trasporto passeggeri con auto al seguito, mezzi commerciali e altre tre, di cui una da 187 metri denominata molo 9, inaugurata a maggio 2008, e altre due - moli 1 e 2 - da 275 metri ciascuno, inaugurati nel 2010, per le navi da crociera;
- **Il Porto interno**, parte storica del Porto dove rimangono ancora i resti dell’antico porto romano e che, attualmente, è destinato alla nautica da diporto;
- **Il Porto Cocciani**, inserito nella zona industriale della città;
- **Il Pontile Palmera**, utilizzato dall’omonima industria di tonno.

¹⁸

Fonte: www.olbiagolfoaranci.it

a. Pontile Isola Bianca

Il pontile Isola Bianca è costituito da una striscia di terra riempita artificialmente, dove insistono 9 banchine (6 con “accosto affiancato” e 3 con “accosto in andana”) più tre dedicate alle crociere. La striscia di terra è composta da un totale di 107.894 metri quadrati di piazzali destinati a parcheggio e sosta di autoveicoli commerciali e di semirimorchi. All’interno dell’area portuale dell’Isola Bianca insiste la stazione marittima, su una superficie utile pari a 7.300 metri quadrati e 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.

Sempre sul Pontile Isola Bianca vi è la sede principale dell’Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci, sede amministrativa di tutto l’Ente portuale, con edifici nuovi e all’avanguardia.

b. Porto Interno

E’ situato a Sud della radice del Pontile dell’Isola Bianca e vi si accede attraverso un canale, ampio circa 100 metri, attualmente praticabile soltanto da navi con pescaggio non superiore ai 6 metri.

Si distingue in più moli così descritti:

- 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 navi traghetto Ro-Ro.
- il Molo Vecchio, lungo 132 mt. e largo 25 mt., destinato anche questo al naviglio diportistico e saltuariamente alla sosta di navi traghetto Ro-Ro per i servizi di linea.
- il Dente Bosazza, per le motovedette delle Forze di Polizia, il naviglio minore e diportistico.
- la Banchina di Via Genova, sempre per le motovedette delle Forze di Polizia e per il naviglio minore e diportistico, comprese piccole attività cantieristiche.
- il Porto Romano, utilizzato da imbarcazioni minori da diporto, da pesca e da altre attività.

c. Porto Cocciani

Situato a Nord di Olbia, tra Punta Ginepro e Punta Instaula risulta essere il **Porto Industriale** della città, l'unico attrezzato con gru su rotaie da 32 tonnellate di proprietà dello Stato italiano, ed un'altra gru mobile di proprietà dell'impresa Corridoni. Sulle due lunghe banchine sono movimentati vari tipi di merce. Lo scalo è adibito a navi da carico tradizionali e traghetti Ro-Ro destinati al trasporto di semirimorchi e veicoli commerciali. Qui si trasferirà, in futuro, tutto il traffico merci.

d. Pontile Palmera

Inserito nel contesto industriale, ma staccato fisicamente dal porto, è utilizzato, in regime di concessione, dall'omonima industria di trasformazione del tonno.

2. La struttura del Porto di Golfo Aranci

Poco più a nord di Olbia, sorge il porto di Golfo Aranci, leggermente più vicino al Continente in termini di tempi di navigazione. Esso è stato costruito e ampliato di recente e, data la sua posizione, ha una vocazione per lo più turistica. Ogni anno lo scalo è interessato da un traffico pari a circa un milione di turisti. Numeri che, uniti alla felice posizione, ai fondali che permettono l'attracco di navi di medio tonnellaggio e alla facilità e velocità nello svolgimento delle operazioni di arrivo e partenza, hanno conferito a Golfo Aranci un importante riconoscimento a livello nazionale. Lo scalo è anche un punto di riferimento per le Ferrovie dello Stato, per la movimentazione dei carri ferroviari trasportati dai traghetti delle FS.

a. Porto commerciale e passeggeri

Il porto di Golfo Aranci nasce come terminale marittimo del servizio ferroviario per il trasporto dei passeggeri e delle merci. È dotato di banchine sulle quali possono attraccare navi di medio tonnellaggio. E' stata costruita anche una Stazione Marittima, più piccola rispetto a quella del porto di Olbia, all'interno della quale sono collocati uffici e servizi di accoglienza.

b. Porto pescherecci

Il sistema portuale di Golfo Aranci è 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.

3. La struttura del Porto di Porto Torres

Quello di Porto Torres è il secondo scalo della Sardegna, in ordine di passeggeri e per quantità di merci. E’ considerato ormai come un’unica struttura che comprende: il porto civico (destinato alle navi ro/ro passeggeri e merci e al traffico da diporto), il porto industriale (banchine c.d. ASI e i due pontili ex Enichem, ora Polimeri Europa, il pontile liquidi ed il pontile carichi secchi non più utilizzato), e il terminal E.ON già Endesa, sulla diga foranea, destinato al traffico di combustibili solidi (principalmente carbone) e liquidi (olio combustibile) destinati alla centrale elettrica.

a. Il porto civico

Il porto civico, che insiste in parte sull’antico porto medioevale (il porto romano era posizionato alla foce del rio Mannu) 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 in cui è stata costruita la dogana di oltre 300 metri destinata alle navi da crociera, la banchina degli alti fondali con accosto Ro – Ro.

Sul piazzale della “teleferica” insistono la sede della Sanità Marittima e il mercato del pesce, attualmente in fase di realizzazione.

Nella darsena della Capitaneria è sistemato il porto turistico con circa 400 posti barca a banchina e su pontili galleggianti. Lavori in corso amplieranno la disponibilità degli ormeggi.

b. Banchina dell'Alto Fondale

È la banchina che chiude il porto. Ad oggi è utilizzata per l’attracco delle navi di SNCM, CMN e Moby Lines. È stata realizzata tra gli anni '50/60 completamente in trachite rossa.

c. Banchina di Ponente

È l'estremità massima del porto verso ovest. Attualmente in fase di ampliamento, potrà ospitare oltre quattro navi di grosse dimensioni, fino ai 300 metri di lunghezza.

d. Il porto industriale

Formato da diversi denti d’attracco e diviso in due parti, una accessibile e l’altra vietata ai non addetti ai lavori, è situato fuori dal centro abitato. La prima, denominata ex ASI, può ospitare contemporaneamente quattro traghetti, ad oggi quelli provenienti da Genova (GNV e Tirrenia) e navi merci cariche di container 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 e ha una lunghezza di circa 500 metri. E' destinata a ricevere le navi che trasportano il combustibile (carbone e/o olio combustibile) per la centrale elettrica.

In progetto ed in corso di finanziamento la realizzazione di un molo a levante a protezione dell’ingresso al porto civico e agli accosti nella banchina di ponente. Nello specchio d’acqua che si formerà tra questo nuovo molo e la vecchia banchina “alti fondali”, sarà possibile ricavare un nuovo porto da diporto con numerosi posti barca.

Come detto in precedenza¹⁹, l’Autorità Portuale di Olbia–Golfo Aranci risulta commissariata dal 6 settembre 2013 dal commissario Sig. Fedele Sanciu.

4. Il Piano Regolatore Portuale

Il sistema dei trasporti via mare ha avuto un'evoluzione tale da rendere necessaria la riformulazione delle rotte e degli scali a servizio del mercato europeo. I porti del Mediterraneo, a seguito della perdita di quote di mercato in favore dei porti del *Northern Range*, hanno cercato di coprire un segmento della catena logistica differente rispetto ad altri, in quanto avevano perso delle posizioni nei confronti dei competitors del Nord Europa.

Il porto di Olbia, nello specifico, come altri porti del mediterraneo ha assunto pian piano un ruolo di gateway, ovvero di nodo strategico per l'accesso ad un sistema logistico più ampio, per poter realizzare un nodo di interconnessione tra sistemi economici e realtà territoriali europee e con il resto del sistema economico globale.

In generale i porti del Nord-Sardegna 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, avere una città nelle immediate vicinanze del porto è considerato un elemento necessario.

Per questo motivo sia il porto di Olbia che quello di Golfo Aranci si trovano nell'immediata vicinanza della città e della zona turistica. Nello specifico il porto di Olbia presenta anche una bretella stradale che collega direttamente il porto con la strada statale più importante.

Il ruolo delle città portuali nel sistema dei trasporti marittimi di questo tipo è fondamentale, sia per lo sviluppo di ampi territori, sia per le stesse città portuali che manifestano sempre più interesse nella crescita del sistema marittimo/portuale per scopi turistico – ricreativi.

¹⁹ Vedi supra, capitolo I.

Secondo l'Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci, lo sviluppo dei porti deve essere separato dagli effetti prodotti all'ambiente urbano da un'espansione industriale, che spesso non viene governata e comunque non ha nulla a che fare con il porto sia dal punto di vista ecosistemico e paesaggistico, incidendo notevolmente sulla congestione della viabilità locale generata dai traffici terrestri che si sommano a quelli della città e del porto.

Si ritiene fondamentale un adeguato coordinamento tra il porto e la città, non dovendo il primo del tutto trascurare gli interessi locali (nello specifico quelli territoriali ed ambientali) e dovendo la città assecondare, quanto più possibile, la vocazione e le esigenze di sviluppo del porto, dal quale è in grado di trarre notevoli 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.

Sulla base di quanto disposto dall'art. 5 della legge n. 84 del 1994 (al comma 1), il Piano Regolatore Portuale deve delimitare e disegnare rispettivamente l'ambito e l'assetto complessivo del porto, individuando le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, ivi comprese quelle destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie. Un Piano Regolatore Portuale riveste quindi il ruolo tecnico e giuridico di strumento di sviluppo e gestione (strutturale e funzionale) dell'ambito portuale (aree demaniali e non) attraverso il quale sono fissate le regole, i criteri e le modalità di utilizzazione delle distinte aree portuali, contemplando anche eventuali scenari di integrazione ed ottimizzazione con le reti di comunicazione territoriale nonché di valorizzazione e salvaguardia dei contesti urbani ed ambientali circostanti.

L'Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci, attualmente, non ha ancora approvato un Piano Regolatore Portuale, nonostante i suoi lavori siano iniziati 12 anni fa. Il Nuovo Piano Regolatore Portuale di Olbia, infatti, *“parte nei suoi studi preliminari nell'anno 2003. Nel 2006, il Presidente, in collaborazione con il Provveditorato alle Opere Pubbliche ha dato impulso alla definitiva redazione del Piano, impegnando, al contempo, le necessarie somme per la sua redazione. Successivamente, nel 2008, i piani sono stati inviati ai Comuni per la prescritta intesa. Nel Luglio del 2010, pervenute le intese con i Comuni, il Comitato portuale ha adottato il nuovo Piano Regolatore Portuale dei*

porti di Olbia e Golfo Aranci. Allo stato attuale, si sta sottoponendo il P.R.P. 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 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. La procedura futura prevede la pubblicazione del Piano, integrato con il rapporto ambientale per la fase di informazione e consultazione con il pubblico. 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 dell'aprile 2012, dilatando i tempi necessari alla procedura di approvazione del nuovo piano. Il Comitato portuale, con Delibera nr. 13, del 10 luglio 2013, su suggerimento dell'Avvocatura Distrettuale, ha deliberato la risoluzione consensuale del contratto con la società incaricata, dando mandato al Segretario Generale, di riaffidare l'incarico per la prestazione di servizi per la procedura di VAS in corso.

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

Tali documenti sono, oggi, in fase interna di analisi, finalizzata al proseguo delle attività previste dalla normativa ambientale, d'intesa con l'Autorità competente, il servizio SAVI della

Regione Autonoma della Sardegna. Nel contempo il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha iniziato l'esame del Piano con una riunione preliminare, tenuta a Roma in data 3 luglio 2014.

A seguito di tale incontro il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha inviato una serie di quesiti all'Ente, che sono stati puntualmente riscontrati con nota del 29 ottobre 2014, prot. 11155. Nel contempo la Regione Autonoma della Sardegna – Servizio SAVI – ha chiesto all'Autorità portuale, con nota ricevuta al prot. nr. 1000, in data 29 gennaio 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, di cui all'attualità si attende la trasmissione. In attesa del voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici l'Autorità portuale sta esaminando quanto richiesto dalla Regione Sardegna – Servizio SAVI. Al momento, infatti, si sta valutando di includere nelle controdeduzioni richieste anche quanto eventualmente evidenziato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.²⁰”.

Per la redazione del Piano Regolatore Portuale di Porto Torres, invece, l'Ente Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci ha deciso di svolgere la VAS contestualmente alla formazione del Piano stesso. Per questo motivo, ha redatto delle linee guida per la redazione del P.R.P., attivando una intesa preliminare con il Comune Turritano e ha adottato le linee guida per la redazione del PRP nella riunione del Comitato Portuale del 02 luglio 2012. Con nota del 7 settembre 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. All'attualità sono in corso di valutazione i contributi pervenuti da alcuni Enti competenti in materia ambientale. In data 12 marzo 2014 si è tenuta a Porto Torres una riunione tecnica fra l'Autorità Portuale ed il Comune di Porto Torres per discutere le problematiche emerse durante l'incontro di scoping. Alla riunione erano presenti oltre che i 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

²⁰ Fonte: Relazione annuale dell'Autorità Portuale Olbia – Golfo Aranci 2014, trasmessa al MIT nel 2015.

all'amministrazione comunale in data 15 aprile 2014 unitamente alla richiesta della necessaria documentazione che ha successivamente avuto riscontro.

Nel mentre il Comune di Porto Torres ha pubblicato per la VAS il nuovo PUC, ed all'attualità lo stesso Ente risulta essere Commissariato in attesa delle nuove elezioni previste per giugno 2015.

Alla luce di quanto sopra, in attesa dell'insediamento del nuovo Consiglio Comunale e della nuova Giunta, considerato anche il layout del nuovo PUC - oggi soggetto alla fase di VAS - si è sospesa la redazione del Piano, in attesa di conoscere le nuove eventuali determinazioni della nuova amministrazione atteso che la precedente intesa con il Comune sulle linee guida del Piano, appare già ampiamente superata.

5. Lo stato attuale dei traffici merci e passeggeri

E' da considerare che nell'ultimo anno, dopo 4 anni di profonda crisi, vi è stata un'importante inversione di tendenza sul piano del trasporto dei passeggeri nei tre porti. Anche le merci hanno subito un'inversione di tendenza, infatti sono state circa 650 mila in più le tonnellate di merce Ro – Ro, che sono passate da 5.225.936 a 5.859.732 (+ 11,49 %).

Leggermente in calo, invece, è stato il numero delle crociere in transito.

a. Olbia

Rispetto al 2013, il porto di Olbia ha registrato un leggero decremento nel numero di movimentazioni delle navi, effetto della riduzione, da parte delle compagnie, del numero di corse giornaliere, specialmente in diurna nel periodo estivo, ed, in parte, dell'interruzione improvvisa, nel mese di agosto, della tratta coperta dalla *Goinsardinia*, facente capo ad un consorzio di operatori turistici sardi.

Mese	Movimenti navi di linea		
	2013	2014	diff. %
Gennaio	299	271	-9,36%
Febbraio	268	250	-6,72%
Marzo	318	286	-10,06%
Aprile	300	336	12,00%
Maggio	308	344	11,69%
Giugno	501	538	7,39%
Luglio	670	698	4,18%
Agosto	760	736	-3,16%
Settembre	552	496	-10,14%
Ottobre	316	320	1,27%
Novembre	288	278	-3,47%
Dicembre	280	270	-3,57%
Totali	4.860	4.823	-0,76%

Figura 5 – Movimentazione delle Navi di Linea negli ultimi due anni²¹

E' da segnalare che, seppur vi sia stata una riduzione delle corse giornaliere, il numero passeggeri transitati è aumentato, rispetto al 2013, di circa 85 mila unità, con particolare concentrazione nei cinque mesi aprile – agosto. Incremento che ha interessato anche i mezzi al seguito, poco meno di quarantamila in più rispetto all'anno precedente.

²¹ Fonte: Relazione annuale 2014 dell'Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci, op.cit., 20.

Mese	Passeggeri			Auto + camper		
	2013	2014	diff%	2013	2014	diff. %
Gennaio	54.397	50.541	-7,09%	17.555	17.470	-0,48%
Febbraio	36.519	30.599	-16,21%	10.672	10.184	-4,57%
Marzo	56.726	43.520	-23,28%	17.879	14.364	-19,66%
Aprile	79.954	102.127	27,73%	19.919	33.841	69,89%
Maggio	101.468	111.409	9,80%	33.370	36.341	8,90%
Giugno	247.685	278.556	12,46%	77.581	90.900	17,17%
Luglio	484.433	510.743	5,43%	159.014	162.409	2,14%
Agosto	713.099	741.003	3,91%	228.131	235.818	3,37%
Settembre	333.083	310.112	-6,90%	111.456	106.059	-4,84%
Ottobre	84.275	95.935	13,84%	28.309	33.552	18,52%
Novembre	47.917	46.107	-3,78%	17.796	16.990	-4,53%
Dicembre	64.922	68.822	6,01%	22.398	24.339	8,67%
Totali	2.304.478	2.389.474	3,69%	744.080	782.267	5,13%

Figura 6 – Movimentazione di passeggeri e mezzi al seguito negli ultimi due anni²²

La crescita, seppur leggera, ha interessato anche il settore delle merci varie che, al porto di Olbia, ha invertito la tendenza negativa registrata negli ultimi anni. Circa cinquantamila le tonnellate trasportate in più rispetto all’anno precedente, con una maggiore concentrazione nel secondo semestre del 2014. Incremento che, seppur in quantitativo minimo, ha interessato anche gli arrivi e le partenze dei mezzi pesanti.

²²

Fonte: Relazione annuale 2014 dell’Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci, ult.op.cit., 21.

Mese	Merce varia			Veicoli industriali		
	2013	2014	diff. %	2013	2014	diff. %
Gennaio	311.581	307.341	-1,36%	17.034	16.613	-2,47%
Febbraio	291.048	313.580	7,74%	16.425	16.415	-0,06%
Marzo	341.524	336.094	-1,59%	20.343	17.741	-12,79%
Aprile	328.640	342.352	4,17%	17.426	18.323	5,15%
Maggio	347.353	359.529	3,51%	20.132	20.209	0,38%
Giugno	372.652	339.569	-8,88%	21.071	19.369	-8,08%
Luglio	370.770	398.517	7,48%	20.886	22.240	6,48%
Agosto	342.861	254.518	-25,77%	16.350	15.310	-6,36%
Settembre	324.028	341.370	5,35%	17.873	18.870	5,58%
Ottobre	361.433	411.576	13,87%	19.537	20.402	4,43%
Novembre	331.461	346.801	4,63%	17.961	18.355	2,19%
Dicembre	293.046	317.101	8,21%	16.773	18.046	7,59%
Totali	4.016.397	4.068.348	1,29%	221.811	221.893	0,04%

Figura 7 – Movimentazione delle merci e dei veicoli industriali negli ultimi due anni²³

b. Golfo Aranci

Nonostante i forti segnali di ripresa degli ultimi mesi dell'anno, il porto di Golfo Aranci ha chiuso con un segno negativo. Anche qui vi è stata una riduzione delle navi passeggeri transitate, determinata principalmente da scelte aziendali dell'unico gruppo armatoriale presente sull'unica rotta con Livorno.

Bilancio negativo, nonostante la netta ripresa dell'ultimo quadrimestre, anche sul versante passeggeri, che chiude con un meno 5,16 per cento.

Di conseguenza alla diminuzione dei passeggeri, è diminuito anche il numero dei veicoli.

²³ Fonte: Relazione annuale 2014 dell'Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci, ult. op.cit., 22.

c. Porto Torres

La cancellazione di alcuni collegamenti storici e lo stop, nel periodo invernale, della linea con la Corsica e la Francia, hanno influito negativamente sul bilancio dei movimenti nave da e per lo scalo di Porto Torres, che ha confermato il trend negativo degli ultimi anni.

Calo che, però, non ha riguardato il numero di passeggeri transitati nel porto del Nord Ovest della Sardegna. Infatti, escludendo l'ultimo trimestre dell'anno, durante il quale è comunque riscontrabile l'effetto dell'interruzione delle corse della compagnia francese SNCM, il 2014 ha mantenuto il segno positivo soprattutto all'inizio dell'anno e nei mesi primaverili, per chiudersi, al 31 dicembre, con circa 47 mila passeggeri in più e, di conseguenza, con un incremento sul numero di auto al seguito di circa 7 mila veicoli.

Decisamente in controtendenza, rispetto agli altri anni, invece, il traffico merci varie su Porto Torres. Nell'ultimo anno vi è stato un incremento del 19,33 per cento rispetto all'anno precedente, l'equivalente di circa 222 mila le tonnellate trasportate in più.

Lo stesso non si può dire per il settore delle rinfuse, infatti con circa 30 viaggi in meno, tra rinfuse secche, che si attestano a meno 1,51 per cento (pari ad oltre 25 mila tonnellate in meno) e su quelle liquide, che diminuiscono di un ulteriore 2,71 per cento, confermando il lento smantellamento del settore chimico nella zona.

Le uniche rinfuse secche in crescita sono quelle del settore del carbone e dei minerali, i quali hanno registrato una ripresa rispetto ai dodici mesi precedenti, di oltre il 30 per cento.

E' da riportare integralmente la riflessione sul sistema dei trasporti marittimi del Nord Sardegna che ha svolto l'Autorità Portuale nella relazione 2014. *“I dati riportati, benché segnino una crescita limitata, lasciano ben intravedere un'inversione di tendenza rispetto ad una crisi che ha oramai superato il quinquennio di durata. Nuovo trend che, viste le stime, risulta, però, ancora lontano dai numeri del 2009, quando il sistema portuale si attestava sui 6 milioni di passeggeri e circa 12 milioni di tonnellate di merce.*

In questo contesto di crisi generale del trasporto marittimo, si fa sempre più forte la concorrenzialità del sistema aereo che resiste, principalmente, grazie al mercato dei vettori low

cost. Ma ciò non esclude che i porti del nord Sardegna, principalmente Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci, detengano ancora la più alta fetta di traffico passeggeri e autovetture (circa il 96 % per i passeggeri e per le auto al seguito) dell'Isola; e che le stesse merci varie, sbarcate ed imbarcate da navi traghetto, trovino nei tre scali, proprio per la loro posizione geografica strategica, la porta principale d'ingresso e d'uscita.

Rimane del tutto strategica, per la sussistenza dei traffici, l'attuazione di tutte quelle modalità agevolative previste dalle cosiddette “Autostrade del Mare” o l'attuazione di specifici progetti strategici europei. Provvedimenti senza i quali i traffici marittimi rischiano di subire ulteriori perdite.”

6. Il Piano Operativo Triennale

Una volta esaminate le questioni relative al Piano Regolatore Portuale si deve analizzare il documento nel quale sono presenti gli interventi di manutenzione e sviluppo dei porti amministrati, il Piano Operativo Triennale. In merito al suo stato di attuazione, l'Autorità Portuale ha raggiunto i principali obiettivi prefissati, a partire dal rilancio dei traffici passeggeri che, per quattro anni consecutivi, a seguito della crisi, hanno subito una riduzione di circa il 30 per cento e, soltanto nel 2014, si è verificata una netta inversione di tendenza. Questo scenario riconferma il potenziale di sviluppo dei tre porti nell'ambito dei trasporti marittimi, in particolar modo per ciò che riguarda le crociere.

L'obiettivo principale del Piano Operativo Triennale è l'adozione del Piano Regolatore Portuale, il cui avanzamento sembrerebbe prossimo all'approvazione.

Secondariamente, con riferimento al demanio, l'Autorità Portuale ha proseguito l'opera di riordino catastale delle aree di competenza e intensificato l'attività di rilascio di concessioni demaniali, sia per garantire un migliore e adeguato utilizzo delle aree, sia, e soprattutto, per promuovere l'avvio di nuove attività imprenditoriali, oltre a favorire la rinascita della nautica sociale e di nuove compagini associative legate al mondo del mare.

Per quanto riguarda il lavoro portuale, nel Piano Operativo Triennale dell’Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci è stata confermata l’attività di coordinamento e controllo delle imprese portuali, con un costante monitoraggio dei livelli occupazionali e delle condizioni di lavoro, sempre tenendo presente gli sforzi che le stesse hanno profuso, nonostante la diminuzione degli ultimi anni dei traffici ed una netta perdita nei ricavi, per proseguire sulla formazione del personale dipendente, specialmente nell’ambito della sicurezza, e sugli investimenti in campo tecnologico che, a prezzo di grande impegno e sacrificio, sono stati comunque assicurati.

Relativamente alle opere portuali, seguendo le linee guida dettate dal Piano Operativo Triennale, si rileva particolare attenzione per la programmazione di interventi di riqualificazione degli spazi portuali, del completamento dei sottoservizi, manutenzioni straordinarie e completamento dell’allungamento del pontile est di Golfo Aranci, ora disponibile per l’ormeggio. E’ da evidenziare la prosecuzione dell’iter amministrativo e progettuale dell’Hub di Porto Torres, aggiudicato provvisoriamente nel mese di dicembre 2014. Per quanto attiene all’organizzazione interna, come meglio argomentato nel paragrafo 1.1, in linea con gli obiettivi fissati nel Piano Operativo Triennale, è stata portata avanti una riorganizzazione interna finalizzata ad una maggiore incisività nell’azione dell’Ente e all’adeguamento alle normative sull’Anticorruzione e Trasparenza. A tale riguardo, sono stati portati avanti specifici corsi di formazione e seminari.

Anche i porti del Nord Sardegna sono spesso meta di crociere. Nello specifico nel 2014 vi è stato un calo generale del mercato italiano delle crociere, pari al 3,1 per cento, che ha fatto sentire un leggero contraccolpo anche sul traffico registrato nei porti esaminati. Sebbene possa definirsi stabile il trend relativo alle navi transitate su Olbia (84 rispetto alle 88 del 2013), si è segnalato un calo su Golfo Aranci (10 scali rispetto ai 22) e su Porto Torres (3 su 5 dell’anno precedente). Per quanto riguarda Olbia si è registrata una stabilità grazie alla consolidata collaborazione con le imprese crocieristiche che da anni transitano per la città.

I tre porti, considerata la tipicità del territorio, l’economicità e competitività delle tasse portuali proposte, nonché la posizione centrale nel Mediterraneo, costituiscono un punto di riferimento per le compagnie crocieristiche alla ricerca di piccole mete inedite per la clientela, di portualità sempre meno congestionate dal traffico delle grandi navi e capaci di garantire maggiore flessibilità nell’assegnazione degli accosti.

Per questi motivi l’Autorità Portuale, nel Piano Operativo Triennale 2015 – 2017, ha previsto ulteriori investimenti infrastrutturali che permettano di accogliere navi da crociera ancora più grandi. Gli ultimi prodotti della cantieristica navale, infatti, confermano la tendenza alla realizzazione di navi da crociera di stazza sempre maggiore, con lunghezze che si avvicinano, e in molti casi superano, i 320 metri. Per quanto riguarda il porto di Olbia, le indicazioni pervenute nell’anno corrente dalle compagnie crocieristiche confermano il necessario e continuo adeguamento e manutenzione dei fondali, e in modo particolare quelli della canaletta d’accesso al porto compresa tra il faro dell’Isola Bocca, del bacino di evoluzione e delle banchine individuate per l’ormeggio delle crociere.

Per il porto di Golfo Aranci, nell’attesa dell’approvazione definitiva del Piano Regolatore Portuale e la messa in opera del nuovo molo crocieristico, è stato allungato di 60 metri il pontile est e si prevede di potenziare l’esistente stazione marittima. Si conferma strategica, comunque, la possibilità dell’ormeggio in rada finora molto apprezzato dalle compagnie che fanno riferimento ad un mercato “d’élite” e che cercano massima riservatezza e tranquillità per i loro clienti.

Riguardo allo scalo di Porto Torres, la risistemazione di parte della pavimentazione del molo Asi 2, la cui lunghezza supera i 330 metri, unita ad una profondità dei fondali pari a meno 12 metri, ha consentito all’Autorità Portuale di inserirlo, in alternanza alle operazioni di carico e scarico merci, nel ventaglio di infrastrutture da dedicare al crocierismo. La banchina, infatti, è la prima, per lunghezza, profondità e spazi di manovra, adatta ad accogliere le navi superiori ai 300 metri, aprendo le porte al mercato americano che, nel Mediterraneo, ricerca nuove mete e porti accoglienti.

Per la programmazione delle opere portuali nel triennio 2014-2016 ha giocato un ruolo fondamentale l’incremento, negli ultimi anni, del traffico crocieristico nel porto di Olbia. Infatti, l’Autorità Portuale mira a sviluppare l’intero sistema portuale e le sue aree, al fine di contribuire alla crescita economica e sociale del porto in sinergia con la città, sulla base degli studi e delle indicazioni del Piano Regolatore Portuale in fase di approvazione.

Sono da considerarsi importanti, per raggiungere tali obiettivi, gli interventi mirati alla manutenzione dei fondali, dei moli, dei piazzali e delle aree portuali degradate, ma anche quelli mirati alla crescita e allo sviluppo delle connessioni fra Città e Porto.

Quanto sopra sarà finalizzato a completare quel processo iniziato con l’avvento del crocierismo e necessariamente esteso ad una riqualificazione dell’intero specchio d’acqua cittadino, con l’apporto di benefici di tipo economico – sociale, ma anche ricreativo e di svago. In virtù di quanto premesso, è intenzione dell’Autorità Portuale raggiungere tutti gli obiettivi per la realizzazione delle opere e degli interventi sotto descritti, previsti e già finanziati nei precedenti programmi triennali, in attesa di realizzazione o appalto nel triennio 2014-2016.

Le opere previste, già finanziate nei precedenti programmi triennali, in attesa di realizzazione/appalto ed in linea con gli obiettivi per lo sviluppo dell’intero sistema portuale sono:

- Cantieristica e riparazioni: Sono previsti importanti lavori relativi a Porto Torres, tra cui il prolungamento dell’Antemurale di ponente e il taglio della banchina Alti Fondali, per un importo complessivo di 3,5 mln di Euro per il secondo lotto della Darsena Servizi.
Tale realizzazione consentirà il trasferimento del naviglio da pesca, così da poter destinare, in maniera definitiva, la darsena di Levante, ora occupata da pescherecci, alla nautica da diporto. Per Olbia si prevedeva nel 2014 la realizzazione di un banchinamento e di due denti di attacco lungo il lato nord del terminale dell’isola Bianca per circa 140 mila Euro, mentre venivano stanziati 300 mila Euro per il prolungamento del pontile est di Golfo Aranci;
- Opere di efficientamento portuale: I rilevanti volumi di traffico che hanno interessato il “Pontile Isola Bianca” di Olbia, in particolar modo nel periodo estivo, unitamente alla necessaria certezza della disponibilità degli accosti e del rispetto degli orari richiesti dalle compagnie di navigazione, hanno reso assolutamente necessario un importante intervento di revisione di tutta la viabilità relativa alla suddetta area portuale. In particolar modo è fondamentale prevedere una maggior armonizzazione tra le direttrici di traffico da e per il porto e le esigenze di controllo introdotte con la normativa di security portuale. A tal fine, è già stato redatto il progetto esecutivo atto a ridisegnare l’utilizzo degli spazi antistanti all’area di accesso ristretto e la viabilità. In particolare è stata prevista l’analisi di una nuova rimodulazione e l’ampliamento delle corsie d’ingresso e d’uscita dalla sopraccitata area portuale, nonché la sistemazione dei sottoservizi ed un sistema di indirizzamento del traffico verso i varchi di sicurezza, organizzato in modo tale da limitare al massimo i colli di bottiglia ed al contempo in grado di informare opportunamente i passeggeri in arrivo ed in

partenza indirizzandoli verso le corrette direttrici d’uscita dal porto o verso le corrette aree di pre-imbarco e varchi di sicurezza. Importo: circa 220 mila Euro stanziati per il 2014, invece sono stati stanziati 5,76 milioni di Euro per il 2015 per lavori di escavo per quanto riguarda gli attracchi relativi al porto di Olbia a quota – 10 metri sotto il livello del mare e la canaletta di accesso a quota -10,5 metri sotto il livello del mare, per garantire la piena operatività dei nuovi attracchi;

- Manutenzione: I lavori di manutenzione straordinaria del molo Vecchio e aree limitrofe prevedono principalmente l’eliminazione delle sgrottature dei moli e la sistemazione dei piazzali 4-5-6-7 del porto Isola bianca. Con l’intervento l’Ente si propone di sistemare i piazzali attraverso il ripristino della pavimentazione stradale, attualmente disconnessa, anni addietro occupata dalla vecchia Stazione Ferroviaria. L’importo previsto è di 400 mila Euro stanziati per il 2014.

I lavori previsti da questa Autorità Portuale richiedono un’importante organizzazione amministrativa. L’Ente è fortemente motivato nel raggiungimento dei suoi obiettivi, uno dei più importanti è lo sviluppo della connessione porto – città.

Di particolare importanza è il porto di Porto di Porto Torres, costituito, com’è noto, dal Porto Civico e dal Porto Industriale. Esso detiene una valenza strategica per l’Autorità Portuale, che ha pianificato, e sta tuttora realizzando, numerosi interventi infrastrutturali per consentirgli di crescere come hub nel Mediterraneo.

7. Progetti europei

L’Autorità Portuale di Olbia sta realizzando un progetto pilota relativo ad un sistema di comunicazione del porto (Port Communication System) che contiene da un lato elementi informatici e dall’altro elementi di comunicazione per poter migliorare l’accessibilità ai sistemi portuali. Questo progetto, in collaborazione con l’Autorità Portuale di Civitavecchia, la Regione Lazio, la Regione Autonoma del Friuli e Venezia Giulia e la fondazione istituto sui trasporti e la logistica, denominato FUTUREMED, mira a migliorare la competitività dei sistemi portuali dell’area

MED attraverso lo sviluppo dell’accessibilità dei porti, con innovazioni tecnologiche, procedurali e garantendo allo stesso tempo la sostenibilità dei trasporti.

FutureMED è un progetto strategico finanziato dal Programma europeo MED che intende migliorare la competitività dei sistemi portuali dell’area del Mediterraneo mediante l’accessibilità tramite innovazioni tecnologiche e procedurali, garantendo al contempo la sostenibilità del sistema dei trasporti. Il Progetto punta alla nascita di sistemi informativi interoperabili e alla riduzione delle esternalità.

Il progetto intende implementare, tramite azioni territoriali concertate e progetti pilota, strategie di sviluppo sostenibile di medio e lungo termine focalizzate sulle seguenti tematiche: rimozione delle barriere all’accessibilità dei porti di natura marittima e terrestre; processi di integrazione aree portuali-aree circostanti; sviluppo di attività logistiche e di trasporto intermodale connesse alle aree portuali; sviluppo di sistemi di infomobilità per accrescere l’attrattività e l’efficienza dei sistemi portuali; specializzazione dei sistemi portuali. Il Progetto si rivolge a tre settori strategici quali il trasporto merci, il trasporto passeggeri e i flussi turistici, e punta a rendere i flussi merci e passeggeri “seamless” tramite attività sperimentali e progetti pilota riguardanti sistemi informativi interoperabili che integrino il sistema dei trasporti con le infrastrutture logistiche terrestri e con gli operatori dei trasporti e dei servizi. Tali sistemi informativi utilizzeranno le piattaforme ICT nazionali esistenti e avranno l’obiettivo di definire il programma di realizzazione di un sistema integrato one-stop-shop trasferibile all’intera area Med, costituito da due sistemi gestionali, uno dedicato al trasporto merci e uno ai flussi passeggeri e turistici. Il sistema si occuperà anche di armonizzazione dei dati nell’area Med, in termini di struttura, raccolta e interpretazione. Saranno implementate le seguenti applicazioni: un sistema dinamico di gestione in tempo reale dei flussi merci e passeggeri, che punti ad identificare azioni per ridurre i fenomeni di congestione e le criticità nell’interfaccia porti-aree circostanti. Soluzioni per la digitalizzazione delle comunicazioni amministrative tra porti comunitari e tra porti e operatori, soluzioni che favoriscano la visibilità lungo la catena di trasporto, soluzioni per specifiche filiere (es. quella agro-alimentare). Future MED costituirà un Osservatorio la cui missione è raccogliere e mettere a sistema le soluzioni e iniziative già esistenti, confrontarle con gli outputs del progetto e migliorare la governance sulle tematiche progettuali, in termini di rafforzamento dei processi di cooperazione e di sostenibilità di lungo periodo dei risultati

progettuali. Delle Stakeholder platform tematiche che supporteranno il team di progetto nello sviluppo di soluzioni che saranno sperimentate nei progetti pilota e disseminate e capitalizzate dall'Osservatorio dopo la conclusione delle attività progettuali²⁴.

²⁴ Per informazioni: <http://www.futuremedproject.eu/>

V. IL RUOLO DELLA PORTUALITÀ SARDA RISPETTO ALLA PORTUALITÀ NAZIONALE

Prendendo come punto di riferimento lo studio recentemente realizzato sulla portualità italiana²⁵, si cerca di individuare il ruolo che ha avuto il Porto di Cagliari nella portualità nazionale ed internazionale.

Nello specifico, lo studio preso in considerazione, per valutare in maniera generale la portualità nazionale ha dovuto tener conto di tre parametri:

- La disponibilità delle infrastrutture;
- Il grado di utilizzo delle infrastrutture;
- La funzionalità e l'efficienza delle infrastrutture.

Si è rilevato che l'offerta portuale e le piattaforme logistiche disponibili non sempre tengono debitamente conto dei livelli attuali e delle caratteristiche proprie della domanda, ma presentano casi di capacità non utilizzata e sovradimensionamento degli impianti già realizzati.

Nello specifico il porto di Cagliari utilizza soltanto il 47% dei suoi impianti per ciò che riguarda la parte container²⁶, ma ci sono porti che ne utilizzano meno o addirittura alcuni che non ne utilizzano nessuno (vedi Piombino e Milazzo).

²⁵ Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, luglio 2015.

²⁶ Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, 2015, op. cit., p. 107.

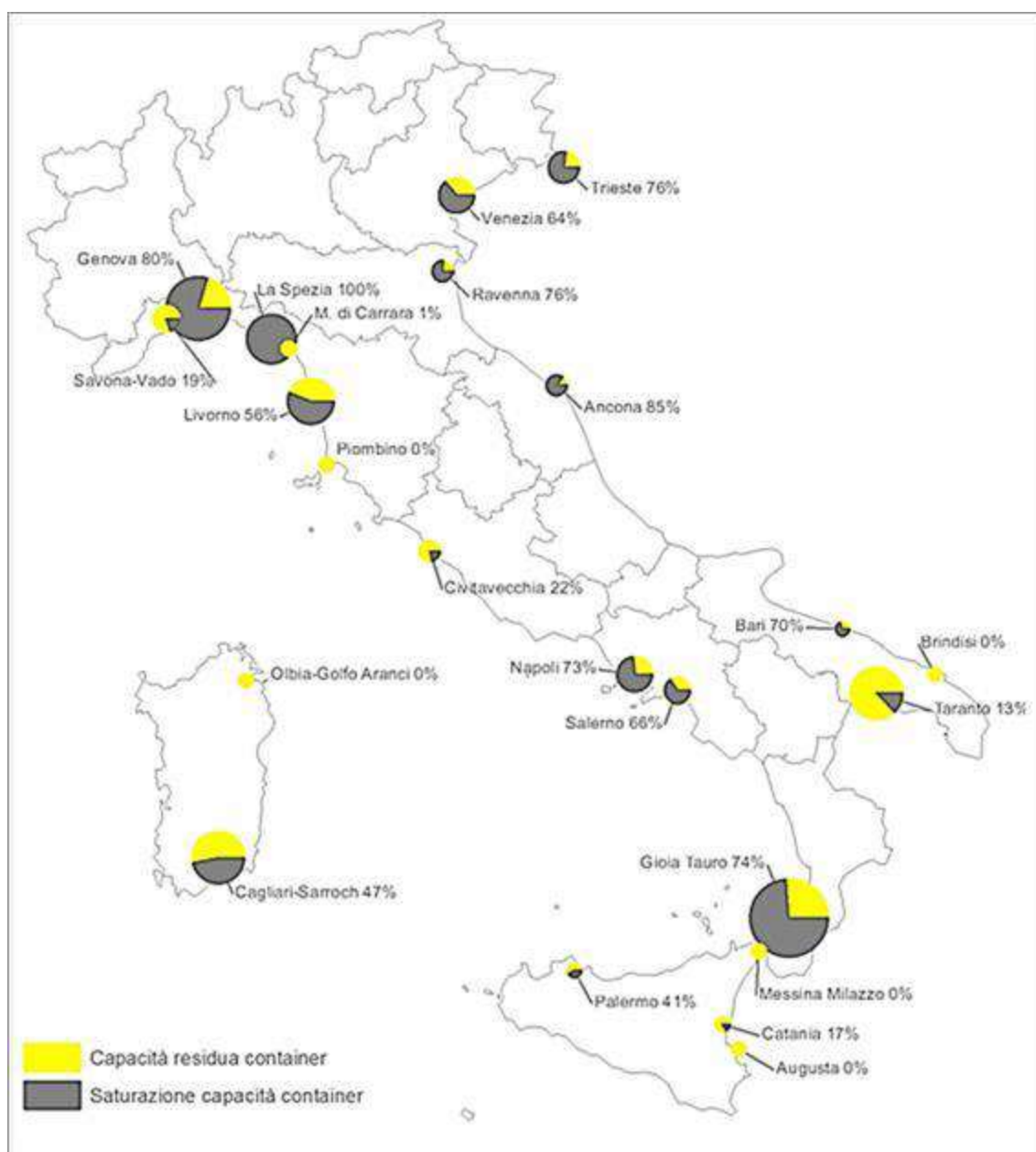


Figura 8 - Utilizzo capacità movimentazione container²⁷.

Negli ultimi decenni, a seguito della crescente economia mondiale e dell’incremento del turismo, il settore dei container e quello delle crociere sono quelli sui quali si è sviluppata maggiormente l’attenzione sia da parte degli operatori (dal lato della domanda) che dalle Autorità Portuali (dal lato dell’offerta). In tal senso Cagliari ha risposto bene, puntando tanto sul settore containeristico, con la costruzione del Porto Canale e il suo relativo ampliamento, quanto su quello delle crociere. Nella programmazione triennale 2014–2016 dell’Autorità Portuale di

²⁷ Fonte, Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, 2015.

Cagliari erano previsti alcuni lavori per poter rafforzare la posizione del porto di Cagliari in tema di transhipment attraverso il dragaggio dei fondali, l’ampliamento degli spazi dei piazzali e la costruzione di ulteriori capannoni presso il porto canale.

Il dragaggio è stato effettuato nel 2014, si è arrivati a profondità di -16 e -18 metri nei punti massimi, in modo da poter ospitare anche le navi portacontainer di ultima generazione, le postpanamax ships.

La crescita continua delle navi nel settore container ha comportato la necessità di sviluppare la tecnologia di terra e di movimentazione, stabilendo standard chiari e precisi, come ad esempio nella dimensione delle navi, l’altezza delle gru, la crescita dei flussi rilevanti, etc.

Questa necessità si è dovuta trasformare in maggiori investimenti nel settore container rispetto a tutti gli altri settori, in quanto i vecchi porti non erano più in grado di ospitare le sempre più grandi navi portacontainer a discapito della competitività rispetto ai porti del Nord Europa e del Nord Africa.

La crescita del settore containeristico e crocieristico, come di tutta l’economia del mare, in forte espansione, genera allo stesso tempo un forte impatto economico ed occupazionale.

E’ da considerare che oltre ad un’evoluzione tecnologica, si è di fronte anche ad un’evoluzione infrastrutturale e di servizi portuali che bisognerà tener conto nel medio periodo.

Nello specifico, è da rilevare che le vecchie infrastrutture e dotazioni di servizi portuali italiani stanno per essere superate dalle evoluzioni tecnologiche stesse.

Anche i processi logistici si stanno evolvendo; infatti, attraverso la tendenza alla deindustrializzazione delle aree portuali e la loro riconversione, si stanno accorciando.

Nello studio nazionale²⁸ del sistema logistico e portuale preso in esame, si fa riferimento al fatto che la dotazione effettiva dei porti non riguarda soltanto lo sviluppo infrastrutturale, ma anche altri elementi, nello specifico:

²⁸ Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica

- *“La qualità delle reti di trasporto principali, stradale e ferroviaria. A questo proposito la pianificazione infrastrutturale europea, incentrata sui nove corridoi centrali (dei quali quattro di interesse per l'Italia, più uno diretto alle Autostrade del Mare) garantisce che nel medio periodo i porti principali siano collegati con infrastrutture di elevata qualità e capacità;*
- *Le infrastrutture immateriali, tecnologiche in particolare, quali elementi fondanti e fattore abilitante della competitività del sistema in misura uguale se non superiore all'infrastruttura fisica;*
- *La gestione delle infrastrutture, intesa come l'offerta di servizi, in particolare ferroviari ma anche doganali e terminalistici fondamentali per la gestione di flussi concentrati lato terra;*
- *Le piattaforme logistiche e gli interporti, distribuiti sul territorio e che necessitano di maggiore integrazione con le realtà portuali al fine di sfruttare a pieno la capacità disponibili.²⁹”*

In sintesi, il Piano ha tenuto conto di alcuni punti:

- Le dotazioni infrastrutturali lato mare;
- La capacità di movimentazione;
- I collegamenti ultimo miglio;
- Le piattaforme logistiche;
- L'offerta tecnologica;
- I servizi in porto.

Per ciò che concerne le infrastrutture lato mare si deve tenere conto dei fondali e delle banchine come elementi principali legati all'accessibilità lato mare per i quali l'offerta deve seguire i requisiti della domanda delle più grandi imprese armatoriali.

A livello mondiale, si è verificata la ricerca all'utilizzazione di navi sempre più grandi che consentono maggiore stabilità ed economicità delle spese di trasporto. Infatti, le *full container ships (postpanamax ships)* di portata pari o superiore a 5 mila TEU, forniscono il 38% della capacità di carico in più rispetto alle normali navi porta container. Nella rincorsa al gigantismo navale, si è

²⁹

Piano Strategico Nazionale della Logistica, ult. Op. cit., 2015.

arrivati a richiedere un maggiore pescaggio anche di 16 metri, che alcuni porti non sono ancora in grado di soddisfare. Oltre ad un pescaggio più ampio, queste navi, che possono arrivare anche ai 366 metri di lunghezza, richiedono anche l’allungamento delle banchine.

In molti porti esteri del Nord Europa i fondali hanno una profondità di almeno 16 metri, invece, in molti porti italiani che accolgono flussi container sono al di sotto di questa soglia (ad esempio: Napoli, Livorno, Ravenna, Venezia e Genova).

La maggior parte dei fondali dei porti italiani principali hanno una profondità che va da un range tra i 9,8 metri e i 14 metri, non consentendo l’ingresso di navi di ultima generazione. Nell’interesse di questo studio è da rilevare che Cagliari, dopo Gioia Tauro e Trieste, ha dei fondali molto alti, grazie anche agli ultimi dragaggi del 2014 che arrivano a – 16 metri, ma addirittura in alcuni punti anche -18 metri e rappresenta, insieme agli altri due porti uno dei pochi scali italiani in grado di ospitare le post-panamax ship.

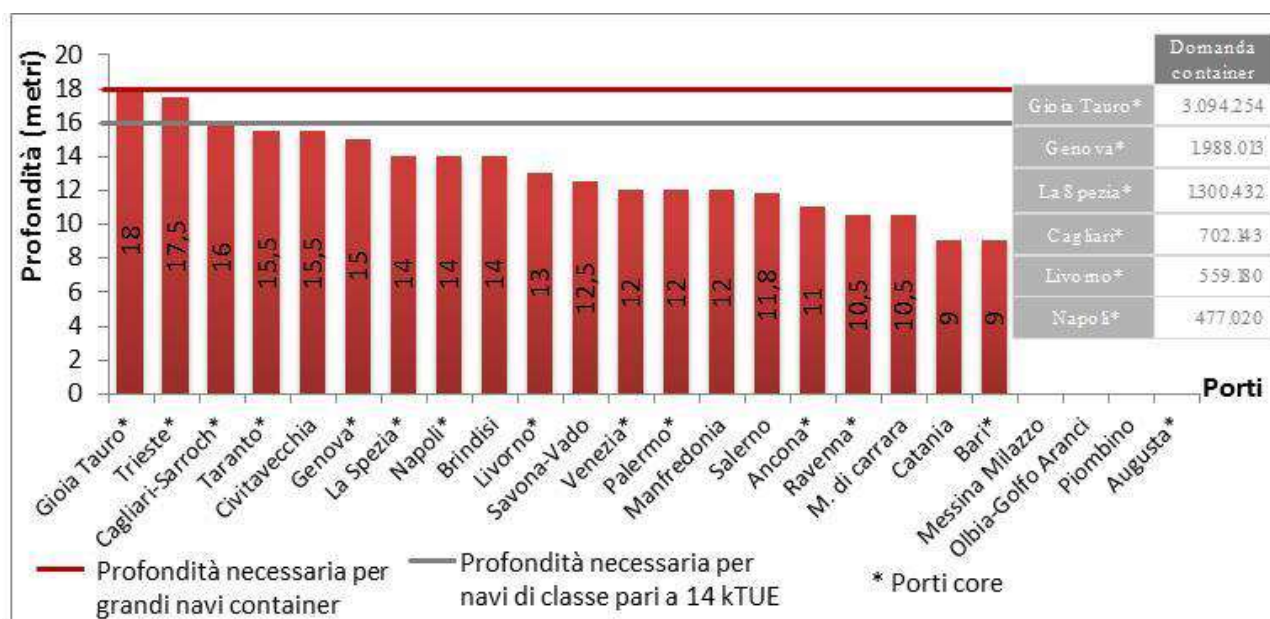


Figura 9 - Profondità fondali nei principali porti italiani (dati di traffico in TEU al 2013)

Per quanto riguarda la capacità di movimentazione, nel traffico container le movimentazioni sono molto più concentrate e richiedono un utilizzo delle banchine portuali molto più intenso. Infatti, l’enorme incremento dimensionale delle navi, oltre a richiedere dei mezzi di movimentazione delle merci più adeguati, necessita di un numero maggiore di operazioni da effettuare e quindi soste più lunghe per le navi, con conseguente maggiore utilizzo delle banchine.

Da ciò, si desume, che i porti maggiori, candidati ad ospitare navi più grandi, devono poter essere in grado di adeguare la loro offerta, anche se in misura proporzionata ai loro dati previsionali nel settore.

Per gli altri settori di domanda, non esistono questi problemi di disponibilità di banchina in quanto, da una parte il numero di navi è stabile, e dall’altro non vi sono mutamenti rilevanti delle dimensioni delle navi e nemmeno del servizio.

Nello specifico dei porti sardi, come detto precedentemente, le banchine dedicate al transhipment e al Ro-Ro nel porto di Cagliari hanno una lunghezza complessiva di 1.780 metri e una superficie della banchina di circa 435.000 metri quadrati³⁰, sufficienti per le attuali navi portacontainer.

Un breve riferimento deve essere fatto anche per le rinfuse liquide e per le rinfuse secche che rappresentano, in particolare per il porto di Cagliari – Sarroch nella parte olistica, la più importante risorsa. Il porto di Cagliari è uno dei porti leader nel settore delle rinfuse liquide ed è dotato di banchine adatte ad accogliere navi di classe fino a 85.000 DWT.

Quando si parla di trasporto di passeggeri a Cagliari, si deve far per lo più riferimento al settore crocieristico, che richiede una maggiore lunghezza delle banchine rispetto al normale traghetto. Questo anche per tale segmento di mercato ha comportato la richiesta di banchine di una lunghezza superiore ai 300 metri, con un fondale abbastanza alto da garantire il pescaggio. In Italia ben 13 porti sono in grado di ospitare navi di questo tipo; Cagliari e Olbia rientrano tra questi porti.

Nello specifico a Cagliari era stato destinato un molo apposito (il molo Ichnusa), il più vicino al centro della città, nel quale è stato costruito un edificio di notevoli dimensioni denominato terminal crociere. Il molo in questo caso è stato costruito con tutti i crismi, a cassoni, banchina lunga 314 metri, piazzale ampio in grado di ricevere tutti i servizi, con l’unico problema che la profondità del fondale è di soltanto 8 metri, non sufficiente per ospitare navi delle dimensioni di

³⁰ Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per i Sistemi Informativi, Statistici e la Comunicazione, 2013.

quelle da crociera. Da ciò si è dovuto ripiegare in altri moli più antichi, come il molo rinascita e il molo sabauda, di una lunghezza di circa 450 metri e un pescaggio massimo consentito rispettivamente di 12 e 10 metri, che sono stati recuperati. In effetti, in questi moli si riesce ad ospitare anche due navi da crociera contemporaneamente, con banchine rispettivamente di 53.331 metri quadrati e 58.185 metri quadrati. A tutt’oggi il terminal crociera non è completamente operativo, anche perché si trova dall’altra parte del porto storico.

Il porto di Cagliari oltre al semplice transito delle crociere, ogni tanto è utilizzato anche come “Home port”, ovvero come porto che permette l’inizio o il termine di una crociera.

Dall’altra parte anche Olbia assume un ruolo strategico per ciò che riguarda le crociere. Esso è un porto di solo transito delle crociere, ma la quantità dei passeggeri ricevuti in un anno è simile a quella di Cagliari.

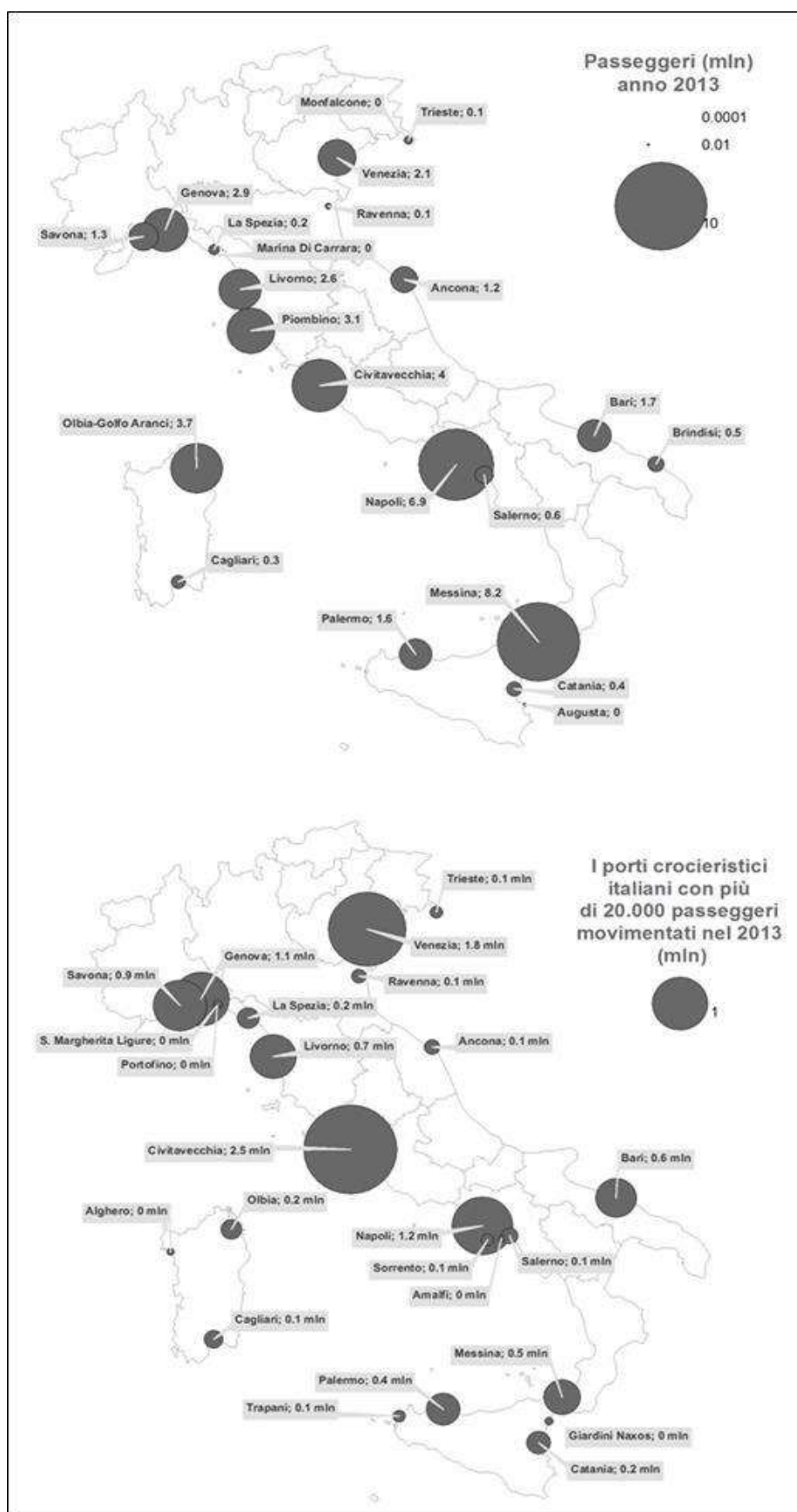


Figura 10 - Traffico passeggeri per tipologia di traffico 2013

La dimensione strutturale dei porti italiani dipende direttamente dalle dimensioni totali delle aree portuali. A differenza dei principali porti europei, costruiti in aree molto più grandi, quelli italiani sono per lo più porti storici, costruiti in prossimità delle città, in cui fanno addirittura parte del contesto cittadino. Si pensi che la superficie complessiva dei dieci porti italiani più grandi è uguale a quella del solo porto di Anversa, de L'Aja o di Rotterdam.

All'interno dei più grandi porti del nord Europa sono spesso comprese anche aree utilizzate per attività logistiche, che sono dirette a creare un ulteriore valore aggiunto all'interno del porto, avvicinandolo alla catena logistica. Attraverso questo meccanismo si riducono i tempi e i costi. Sulla base di questo dato i porti italiani possono prendere ispirazione in modo da essere più competitivi e migliorare il loro sviluppo.

Come detto in precedenza, per i porti italiani perseguire il fine di far iniziare la catena logistica già all'interno del proprio porto non è semplice, in quanto gli spazi sono limitati per l'urbanizzazione degli stessi all'interno del tessuto urbano. Solo alcuni porti, come Gioia Tauro e il porto Canale di Cagliari³¹, hanno spazi più ampi che consentirebbero di costruire un retroporto in modo da poter avvicinarsi alla catena logistica. Il problema è che, se da un lato Gioia Tauro avrebbe tutte le potenzialità per far iniziare la catena logistica già dal suo retroporto per servire tutta l'Europa, il porto Canale di Cagliari servirebbe soltanto a soddisfare le esigenze dell'isola.

La capacità di movimentazione

Riveste un importante settore la capacità di movimentazione di container nel suolo italiano. Secondo i dati diffusi per il 2014³², le Autorità Portuali italiane movimentano complessivamente circa 15,3 milioni di TEU, pari a circa il 66% della capacità totale dei porti italiani.

Nella prospettiva di ampliamento dei porti italiani e a seguito dell'incremento dei traffici marittimi mondiali, la capacità complessiva dei porti aumenterà sempre di più, nonostante tutta la capacità non sia sufficiente per servire tutta la domanda. Da questo punto di vista potrebbe creare un valore aggiunto la specializzazione dei porti in determinati settori.

³¹ Relazione Annuale 2014 dell'Autorità Portuale di Olbia Golfo Aranci, pagina 31.

³² Fonte Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2015.

Valutazioni ulteriori riguardano la corrispondenza tra domanda e offerta per singolo scalo: si osserva un livello di utilizzo prossimo alla capacità complessiva nel porto di La Spezia ed un livello di saturazione elevato a Genova (80%), Trieste (76%), Cagliari- Sarroch 47%. Per quanto riguarda gli scali di transhipment, i livelli di utilizzo sono fortemente differenziati da porto a porto.

Le piattaforme logistiche

In Italia le principali piattaforme logistiche, oltre a quelle portuali, sono anche gli interporti e i terminali intermodali.

Nello specifico, i primi rappresentano delle infrastrutture dedicate allo scambio modale e alla connessione tra più reti. In particolare la normativa vigente è quella della legge 4 agosto 1990, n. 240, che definisce l'interporto come *«un complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione»*.

Si tratta, dunque, di strutture complesse, che si collocano al centro della catena logistica e che hanno la capacità di accogliere al loro interno non soltanto imprese logistiche e di trasporto, ma anche aziende specializzate in altri ambiti, che comunque servono al settore della logistica (ad esempio imballaggi, assemblaggi, etichettature, etc.).

L'interporto è stato, soprattutto negli anni 2000, un settore su cui diverse regioni hanno puntato molto, costruendone tanti, ma spesso carenti di strutture ferroviarie, risultando così classificabili non più come interporti bensì come più semplici terminal intermodali.

Questo abuso di creazione di strutture interportuali ha creato delle vere e proprie cattedrali nel deserto, mancanti di collegamenti con i principali porti e aeroporti. Tra le varie strutture denominate “interporto” soltanto alcuni possono definirsi tali, in particolare sono da annoverare quelli di Bologna, Jesi, Nola, Padova, Parma, Rovigo, Torino, Verona, Trento e Livorno, ma anche quello d'Abruzzo, che pur non essendo comunque completamente operativo, è ben collegato sia dal punto di vista autostradale che dal punto di vista ferroviario.

Come accennato, accanto agli interporti esistono altre tipologie di infrastrutture logistiche specializzate in alcune di tali attività. Queste sono in gran parte gestite da operatori privati che

fanno riferimento a scali ferroviari esistenti o che si collocano su aree interamente private, adeguatamente infrastrutturate. Si può trattare di centri intermodali, centri merci, autoporti o piattaforme logistiche in senso lato.

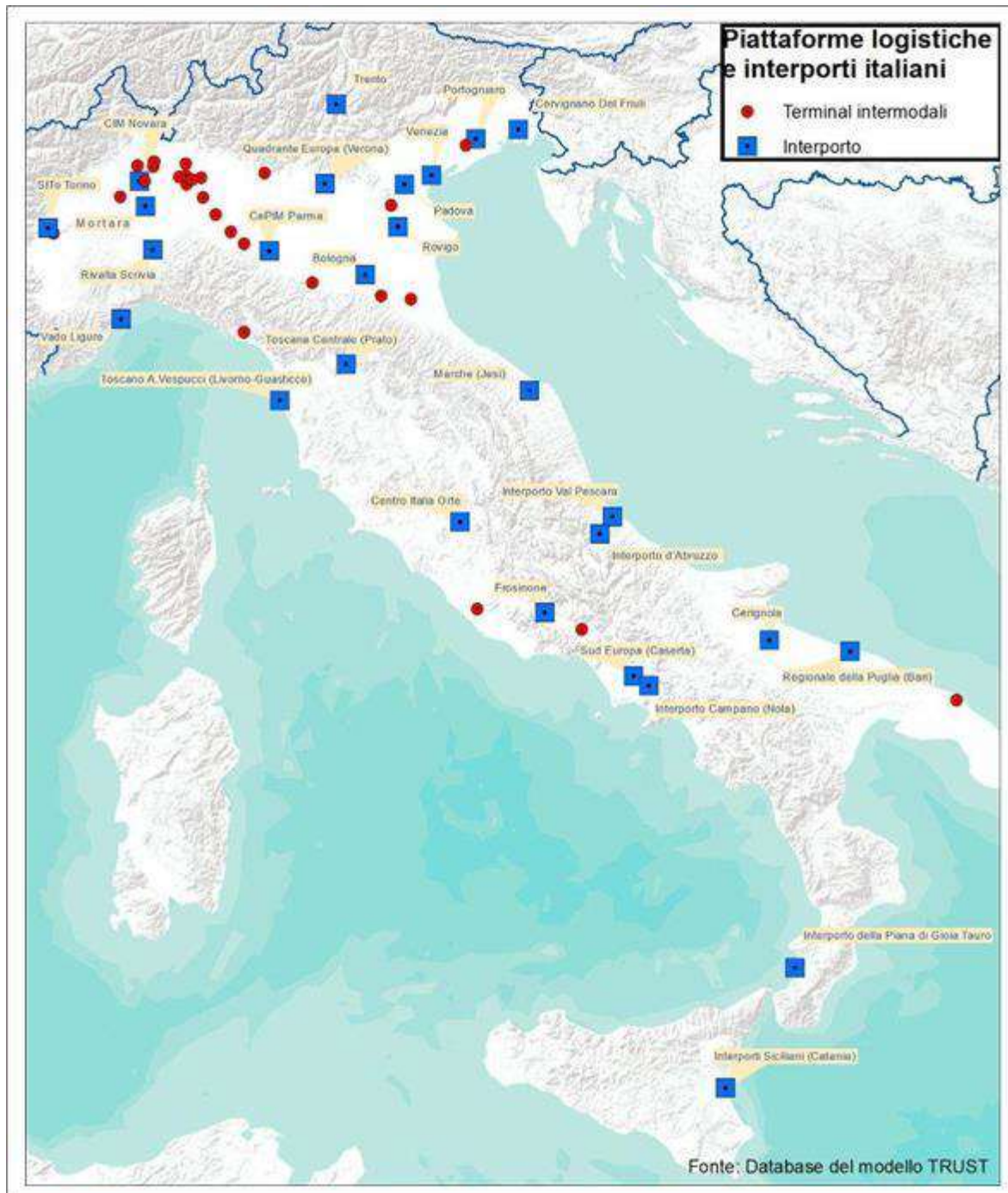


Figura 11 - Localizzazione interporti e piattaforme logistiche italiane³³

³³

Elaborazione dati fonti multiple, Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, 2015, Figura 43.

Come si può notare dalla figura sopra riportata, quasi tutte le Regioni italiane hanno un loro interporto, la Sardegna no.

Un centro intermodale sardo permetterebbe di svolgere la funzione di snodo delle merci e di collegare meglio i porti principali di Olbia, Cagliari e Porto Torres.

Offerta tecnologica

L'utilizzo delle tecnologie informatiche ha fatto un notevole balzo in avanti nell'ultimo biennio e rappresenta un grande potenziale per la crescita e il miglioramento dei sistemi portuali italiani. Gli investimenti in questo settore sono abbastanza esigui rispetto a quelli infrastrutturali, addirittura in alcuni casi pari a zero, ma possono contribuire in modo concreto ad accrescere e migliorare la capacità produttiva degli scali, velocizzando tutti i cicli operativi e accelerando lo svuotamento dei piazzali. In questo modo, inoltre, vi è il vantaggio di contenere anche i costi complessivi per gli utenti finali, costi che hanno una relazione di proporzionalità con la durata dell'intero ciclo di trasporto.

Il sistema della portualità e della logistica per la gestione dell'operatività e dei colloqui tra i vari attori coinvolti nella catena logistica è supportato da una molteplicità di sistemi informatici.

I servizi portuali

Rientrano tra le valutazioni dell'offerta portuale e logistica nazionale anche la tipologia e la qualità dei servizi offerti all'interno dello stesso.

Più servizi il porto fornisce, più vuol dire che la gestione portuale è complessa e tutti gli anelli della filiera sembrano adeguatamente soddisfatti.

I servizi portuali si distinguono in base al tipo di destinatario, e nello specifico tra:

- Servizi alle navi, meglio conosciuti come servizi tecnico-nautici, in cui rientrano anche quelli ambientali (gestione reflui, rifiuti, acque di zavorra, etc.);
- Servizi alle merci, che a loro volta si distinguono in controlli doganali e altri adempimenti formali; handling, stoccaggio e movimentazione merci; spostamento della merce dal lato terra alla sua destinazione finale.

I servizi alle navi

Come accennato, i servizi alle navi sono meglio definiti come servizi tecnico – nautici. Essi sono dei servizi “di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell’approdo”³⁴. Si distinguono in quattro tipi: pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio. Quest’ultimo è un servizio tipico soltanto dell’ordinamento italiano, gli altri tre anche di altri ordinamenti.

Come un po’ in tutta Italia, anche tra le Autorità Portuali sarde si riscontrano disomogeneità ed elevati oneri delle tariffe applicate sui Servizi Tecnico Nautici (STN), che svolgono principalmente la funzione di sicurezza del e nel porto. A differenza però di alcuni scali nazionali, in quelli sardi non si riscontrano effetti di sovradimensionamento del servizio.

Il servizio di rimorchio, dato in concessione per una durata massima di 15 anni (tenuto conto degli elevati investimenti necessari per l’erogazione del servizio) è affidato ad un unico operatore in porto. Per tale servizio non esiste separazione tra la funzione pubblica di safety e quella commerciale. Ad oggi quindi l’intero costo è pagato dagli utilizzatori del servizio di rimorchio commerciale; in particolare esso risulta nei biglietti degli utenti finali sotto la voce “tasse”.

Le criticità maggiori si riscontrano, in genere, per il servizio di rimorchio, in quanto molto differenziato secondo le caratteristiche del porto e le tipologie di nave. Questo servizio alle volte ha anche un costo considerato eccessivo e discriminante per la scelta del porto. Anche il servizio di pilotaggio è indicato spesso come poco concorrenziale dato il ruolo della corporazione dei piloti.

³⁴ art. 141, comma 1-bis, L. n. 84/1994.



Figura 12 – Olbia – Pilota salta a bordo per dirigere l’ingresso della Moby Wonder al porto – Photo L. Strano

Tra gli elementi che caratterizzano l’offerta portuale diventano sempre più rilevanti la gestione ambientale e la riduzione dell’inquinamento. A questi sono associati servizi specifici e strutture dedicate.

Servizi alle merci

Sulle merci, in generale, si effettuano dei controlli e devono essere rispettati degli adempimenti formali per far sì che possano essere trasportati.

Dal punto di vista dei controlli doganali, l’elevata numerosità di procedimento prodromici e contestuali necessari per import ed export sono distribuiti in 23 Uffici differenti e non sempre coordinati, generando inefficienze sul sistema (elevati tempi e costi), e frequenti ridondanze informative.

A questo si affiancano onerosità ed eterogeneità degli adempimenti, percepite dagli operatori a livello nazionale (su quota di merce ispezionata, analiticità delle verifiche, tempi effettivi e scarsa prevedibilità).

In particolare, un documento strategico del gruppo Ambrosetti su dati della World Bank indica che, pur essendo tra i Paesi a più elevato Logistics Performance Index – in particolare 22ms con un LPI di 3,64 in una scala da 0 a 5 – “ [...] l'Italia, si colloca al penultimo posto nell'efficienza del processo di sdoganamento e in quart'ultima posizione sia per quanto riguarda la capacità di tracing e tracking delle spedizioni, sia per quanto riguarda la frequenza con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti, all'11mo posto in ambito europeo per performance di sdoganamento³⁵”.

Anche i porti sardi risentono di questa scarsa efficienza del processo di sdoganamento, ragion per cui la Regione Autonoma della Sardegna ha previsto di istituire la zona franca³⁶.

Handling

I costi dei servizi di movimentazione dipendono in larga misura dalla tipologia di merce considerata e sono territorialmente disomogenei in quanto fissati in maniera differenziata tra porto e porto.

I costi sono influenzati da un lato da quello della manodopera, fattore penalizzante in alcuni segmenti specifici (es. container nei porti transhipment del Sud rispetto a competitor mediterranei, o in Adriatico rispetto a porti sloveni e croati), dall'altro dall'attrezzatura disponibile e della produttività.

Collegamenti ultimo miglio

Svolgono una funzione primaria dell'offerta portuale i collegamenti ultimo miglio. Infatti, se da un lato i servizi via mare devono essere efficienti, dall'altro essi devono essere supportati, per via della ricerca di economie di scala crescenti, da un efficiente rete ferroviaria e stradale.

Per la rete ferroviaria le variabili chiave, oltre alla disponibilità in sé del collegamento, sono la lunghezza massima dei treni operabili in porto, il tipo di binari utilizzati (che ne condiziona l'operatività), le modalità di effettuazione della manovre (spesso fattore di scarsa competitività del trasporto ferroviario rispetto a quello stradale).

³⁵ The European House – Ambrosetti, 2012.

³⁶ Vedi Infra Capitolo III

I binari raccordati a servizio dei terminal dove avvengono le operazioni di carico/scarico sono talvolta di lunghezza insufficiente e/o distanti dalle banchine: tale assetto comporta la necessità di un maggior numero di manovre per la formazione del treno e percorsi dei container su mezzi gommati più lunghi.

Inoltre, come anzidetto, la gestione di picchi di traffico in corrispondenza con gli arrivi delle grandi navi richiede una disponibilità di binari elevata ed una capacità di gestione dei convogli molto efficiente, anche allo scopo di realizzare collegamenti frequenti con aree retroportuali.

Vi è da dire che entrambi i porti sardi hanno il collegamento via strada diretto all'interno dei porti più importanti (Olbia – Isola Bianca e Cagliari – Porto Canale), ma risultano completamente sprovvisti di collegamenti ferroviari.

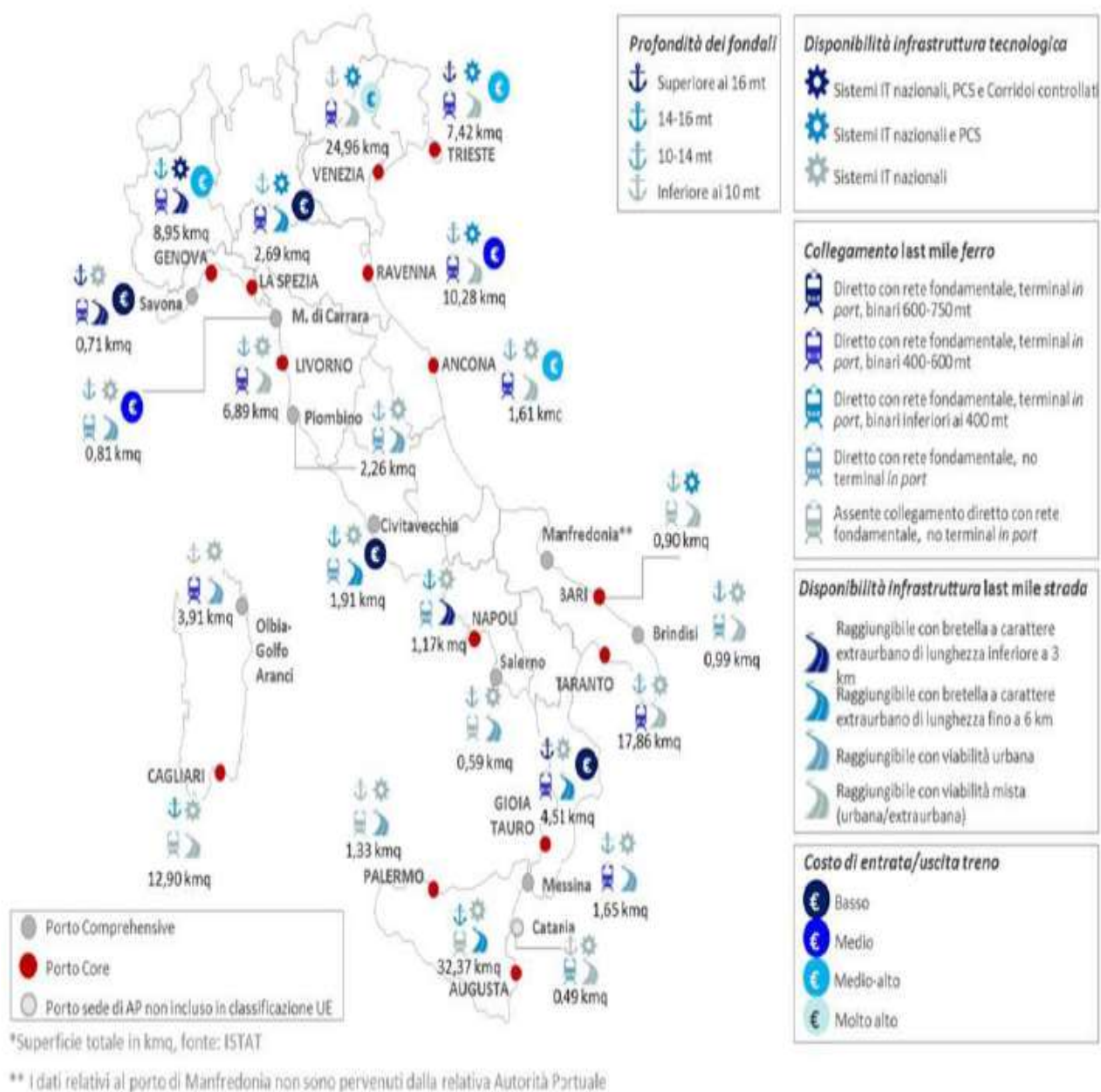


Figura 13 - Offerta infrastrutturale italiana³⁷

I collegamenti lato terra verso l’hinterland sono frequentemente indicati come deficitari in tutto il territorio italiano.

Tale considerazione è da attribuire principalmente ai collegamenti via ferro, modalità di trasporto per la quale l’Italia presenta numeri inferiori ai principali partner europei.

³⁷ Elaborazione dati DIPE, ISTAT, Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, Agenzia delle Dogane.

La bassa qualità dell’offerta di servizi porto – hinterland via ferro è attribuibile in genere:

- Alla bassa qualità delle infrastrutture che spesso non consentono il transito di convogli di dimensione economicamente adeguata;
- Alla frammentazione della catena, alle modalità di gestione delle manovre (primaria e secondaria) in porto che determinano costi eccessivi e limitano la possibilità di effettuare servizi di medio e lungo raggio;
- Alla morfologia del territorio e degli scambi, strutturalmente più adatta al trasporto su strada (frammentazione, dimensione clienti e trasportatori, distanze medie percorse).

Nello specifico in Sardegna vi è un completo abbandono dei servizi porto – hinterland via ferro. Anzi, vi è di più, il trasporto merci via ferro è inesistente. In particolare il porto di Olbia, che ha l’accesso stradale direttamente sulla banchina, prima aveva vicino anche la ferrovia, poi col tempo è stata abbandonata e smantellata perché inutilizzata.

Vari sono i motivi per cui è stata abbandonata la modalità via ferro del trasporto di merci in Sardegna. Alcuni suggeriscono che non vi sia la necessità in quanto la Sardegna è un’isola, dove la modalità di trasporto via gomma sembrerebbe sufficiente per soddisfare tutti i suoi fabbisogni. In realtà non è così, i due estremi nord e sud della Sardegna distano tra loro circa 270 km e questa distanza potrebbe essere coperta facilmente mediante la modalità ferroviaria in modo da avere un minore impatto ambientale e decongestionare l’unica via che attraversa tutta la Sardegna.

Purtroppo allo stato attuale la linea ferroviaria sarda non permette l’utilizzo di treni merci, anche quella dei passeggeri non è delle migliori, si utilizzano ancora treni diesel ad un’unica carrozza, in molte tratte vi è la presenza di un unico binario (con conseguente attesa del passaggio di un treno dalla direzione opposta), manca l’elettrificazione e anche per un viaggio di poco più di 200 km (Cagliari – Sassari) si possono impiegare 3 ore, senza considerare i frequentissimi ritardi.

Molti sardi considerano il trasporto via ferro ormai superato, ma se si puntasse al miglioramento delle infrastrutture si potrebbe in primo luogo migliorare notevolmente il traffico passeggeri e successivamente reintrodurre il traffico di merci, che da Cagliari ad Olbia o fino a Porto Torres riesca a trasportare le merci in modo più rapido ed ecologico.

VI. ANALISI SWOT DELL'INTERO SISTEMA PORTUALE SARDO

Sulla base della SWOT Analysis svolta per il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica si propone una SWOT Analysis del sistema portuale sardo.

Nello specifico si evidenziano i punti di forza, di debolezza, le opportunità e le minacce che sono stati rilevati nello studio ai porti italiani, e si vedranno esattamente quali sono dedicati al sistema portuale e logistico sardo, inserendo anche alcuni punti importanti che riguardano soltanto il sistema sardo.

STRENGTH	WEAKNESS
- Posizione strategica nel Mediterraneo; - Piattaforma naturale tra Europa ed Africa, Italia e Spagna, al centro del Mediterraneo occidentale, spesso denominata “Terra di mezzo”; - Alte potenzialità per accoglimento del naviglio di grandi dimensioni per il traffico transshipment nel porto di Cagliari; - Forte presenza di filiere agroalimentari; - Elevato know-how per la raffinazione; - Forte presenza di operatori nazionali di traffico Ro-Ro soprattutto nel porto di Olbia-Golfo Aranci; - Specializzazione in traffico Ro-Ro e Ro-Pax del porto di Olbia; - Numerosità di destinazioni ad alto livello di attrattività turistica per il traffico passeggeri e crocieristico; - Stabilità politica.	- Inefficienze dell’ultimo miglio lato terra; - Eccessiva numerosità degli interlocutori necessari ai processi di import/export; - Alti costi dei servizi navali; - Assenza totale nel territorio sardo di big player nazionali; - Alto costo del lavoro rispetto ai competitors internazionali; - Mancanza di collaborazione tra Nord e Sud Sardegna; - Carenza di trasporti interni.
OPPORTUNITIES	THREATS
- Crescita dei traffici marittimi nel Mediterraneo; - Cagliari – porto Core della rete europea e della Rete Autostrade del Mare; - Opportunità di crescita nel mercato LNG; - Sviluppo delle Autostrade del Mare; - Aumento della domanda nel settore turistico; - Instabilità politica nei porti del Nord Africa	- Elevato numero di competitors internazionali; - Mancanza di collaborazione del Nord Sardegna con il Sud; - Marginalizzazione del Mediterraneo a seguito dell’apertura di nuove rotte intercontinentali; - Riduzione della domanda interna; - Sviluppo di settori concorrenti in ambito turistico.

Questo quadro interpretativo individua le criticità ed i vincoli attuali del sistema portuale e logistico italiano, ma tiene conto anche delle sue potenzialità e degli elementi concorrenziali.

L’analisi SWOT presa come punto di riferimento è stata svolta in due metodi: da una parte da un punto di vista trasversale (relativamente a tutti gli ambiti portuali) e dall’altra per segmenti (analizzando i differenti comparti di domanda), evidenziando sia i punti di forza e di debolezza, ma anche le opportunità e le minacce del sistema portuale.

- Il primo punto di forza del sistema portuale e logistico italiano, ma anche di quello sardo è dettato dalla sua posizione geografica al centro del Mediterraneo, che fa dell’Italia la banchina naturale dell’Europa che si estende fino al centro del Mediterraneo, intersecando strategicamente importanti rotte di traffico merci, tra cui la c.d. rotta pendulum (Asia – Nord America via Suez o Nord Africa – Europa, che è in forte crescita) e crocieristico.

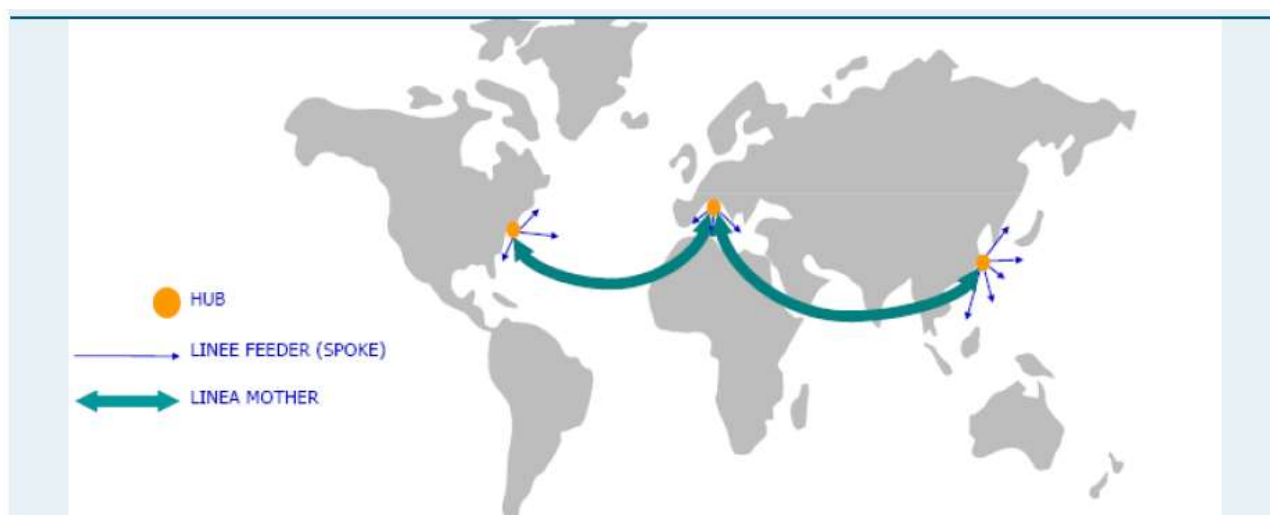


Figura 14 - Fonte T- Bridge (2006b)³⁸

- I *punti di debolezza* si caratterizzano principalmente in termini di inefficienza, nello specifico si verifica un impatto notevole sui costi e sui tempi di transito: questa inefficienza è collegata al cosiddetto *ultimo miglio* lato terra (soprattutto ferroviario), alla numerosità e variabilità degli interlocutori necessari ai processi di *import/export*, nonché agli elevati costi dei servizi di supporto alle navi (in particolare i servizi tecnico nautici).

³⁸ E. Beretta, A. Delle Vacche, A. Migliardi – Il sistema portuale italiano: un’indagine sui fattori di competitività e sviluppo, Banca D’Italia, 2009, 9.

L'assenza di *big players* italiani (operatori con importanti quote di mercato in Italia e all'estero) è tra gli elementi chiave di debolezza sistemica che hanno provocato una fuga di flussi di trasporto merci dai porti nazionali a favore di porti Nordeuropei.

- Il sistema portuale e logistico italiano però può avvantaggiarsi di grandi *opportunità*, derivanti principalmente dalla crescita generalizzata dei traffici marittimi nel Mediterraneo e dal numero relativamente elevato di corridoi europei transitanti per l'Italia, che ne fanno potenziale leader a livello europeo, nonché un ricettore di ampio budget di fondi derivanti dalla *Connecting Europe Facility*, che consentiranno interventi importanti e di impatto per incrementare la qualità dei servizi e ridurre i costi logistici, agendo non solo e non principalmente sull'armatura infrastrutturale, spesso, come sopra segnalato, in *overcapacity*, ma anche su interventi immateriali legati ai sistemi informativi e telematici, rapidamente realizzabili e con costi relativamente ridotti rispetto a quelli delle infrastrutture tradizionali “*hard*”.

Nello specifico, tra i porti sardi, solo quello di Cagliari rientra tra i porti Core che collega uno dei Corridoi trans-europei (in particolare le Autostrade del Mare), ma potrebbe costituire un'enorme opportunità per l'incremento del porto stesso e dei suoi servizi.

- Infine, l'analisi delle caratteristiche della domanda globale, europea e nazionale, incrociata con i dati relativi all'offerta portuale italiana, evidenzia un elemento preoccupante, che rappresenta una minaccia per il sistema portuale e logistico nazionale: la presenza di un elevato numero di *competitors* sui settori con maggiori trend di crescita, che traggono vantaggio da catene logistiche più integrate ed efficienti, da costi dei servizi più competitivi, da politiche marittime integrate gestite come priorità nazionali.
- Fra le minacce potenziali si segnalano invece le politiche restrittive ai transiti alpini (dedicate soprattutto alla gomma) e una *fierce competition* da parte dei porti del Nord, legata anche ad una loro obiettiva *overcapacity*.

Sul traffico container di *transshipment* il grande vantaggio nazionale è relativo all'assenza di vincoli di capacità infrastrutturali, con potenzialità adeguate per ricevere il naviglio di maggiori dimensioni. Anche per questo segmento di domanda può svilupparsi l'opportunità di servire indirettamente la *catchment area* europea, ampliando il bacino di gravitazione. Fra i punti deboli va ricordato l'alto costo del lavoro rispetto agli altri porti internazionali, in particolare nel Nord Africa, mentre minacce sono possibili da evoluzioni strategiche del trasporto internazionale,

ancora non del tutto definite nel loro processo, legate all’apertura di nuove rotte (raddoppio di Panama, rotta artica ma anche, in misura minore, collegamenti via terra Europa - Asia) e da *partnership* strategiche tra porti esteri che escludano l’Italia (alleanze orizzontali) che potrebbero interessare anche i porti in Sardegna.

Sulle rinfuse secche i punti di forza sono rappresentati dalla molteplice presenza di filiere industriali alimentari, distribuite sul territorio nazionale, mentre la debolezza risulta dalla frammentazione dell’offerta terminalistica, eccetto che per pochi grandi impianti e per le centrali elettriche. Infine, crescita selettiva su specifiche filiere (grano, soia, ...) e riduzione della domanda interna di materie prime rappresentano rispettivamente le principali opportunità e minacce.

Per le rinfuse liquide, è importante sottolineare l’elevato *know-how* in presenza stabile di impianti di origine o destinazione di prodotti raffinati come quello di Sarroch, mentre le procedure di attivazione di nuove opportunità di riconversione risultano lente e di difficile applicabilità.

Vi è una forte opportunità di crescita nel mercato Liquid Natural Gas (LNG)³⁹, legata da un lato agli investimenti per la rigassificazione e conseguente immissione nella rete gas nazionale (investimenti di maggiore entità), dall’altro alla creazione di una diffusa rete di distribuzione e deposito o stoccaggio di LNG. Di questo si parlerà più avanti.

Per quanto riguarda il traffico Ro-Ro, la sua forza è rappresentata dalla forte presenza di operatori nazionali, oltre che dalla facilità di attivazione dei servizi in un contesto di opportunità distribuite sul territorio per scambi domestici e internazionali. In Sardegna entrambi i porti si occupano del traffico Ro – Ro ma risulta più specializzato il porto di Olbia che riesce a movimentare quasi 6 milioni di Ro – Ro, mentre Cagliari poco più di 3 milioni.

La crescita dei traffici intra-mediterranei e le politiche comunitarie per l’incentivazione dello sviluppo delle Autostrade del Mare rappresentano importanti opportunità nel settore.

I rischi sono principalmente collegati alla competizione modale (incertezza delle politiche incentivanti, controlli sul rispetto delle regole). In diversi casi va segnalata inoltre una carenza di collegamenti efficienti con la rete ferroviaria.

Il traffico passeggeri presenta un’elevata domanda su alcune relazioni consolidate (stretto di Messina, collegamenti con la Sardegna) ma una necessità di miglioramento nei servizi di terra e nei collegamenti con altre modalità di trasporto (ferrovia/aereo). Le opportunità sono date

³⁹

Vedi Infra Capitolo VII.

dall'aumento della domanda del settore turistico, e dalla tendenza di crescita generale del settore crocieristico, mentre le minacce dipendono dallo sviluppo di settori concorrenti ed in particolare del *low cost* aeronautico.

Per le crociere è molto importante la numerosità di destinazioni ad alto livello di attrattività turistica, ideali per le crociere mediterranee, seconde nel mercato solo a quelle caraibiche, in un contesto di complessiva crescita della domanda. Come si è potuto notare nell'analisi del Porto di Cagliari⁴⁰, il settore potrebbe avere maggiore attrattività anche alla luce della crisi dei Paesi del Nord Africa.

Nello specifico a Cagliari il problema principale dei crocieristi è la mancanza di servizi: la città non provvede ad offrire i servizi principali (ad esclusione dell'efficientissimo sistema di trasporto pubblico cittadino), come i servizi igienici completamente assenti all'interno degli spazi pubblici; i negozi spesso sono chiusi e anche molti musei.

In conclusione, l'analisi SWOT prodotta, combinata con le analisi di dettaglio di domanda e offerta portuale e logistica, si affianca a quanto stabilito dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica: *“Emerge che il sistema portuale e logistico italiano in generale subisce un gap di competitività nei confronti dei sistemi concorrenti, testimoniato dal debole andamento dei traffici gestiti negli ultimi anni. Questo rischia di tradursi in una marginalità del sistema italiano rispetto alle altre economie europee, rischio che necessita un'azione forte di contrasto. Non ultimo, il sistema dei controlli e delle procedure necessita di uno snellimento, specie per favorire le esportazioni che di fatto incrementano il valore aggiunto della produzione nazionale e di conseguenza il PIL, ma anche per evitare il fenomeno della fuga della merce importata e dell'utilizzo di altri scali concorrenti, legato soprattutto ad aspetti fiscali e di diversa applicazione di regolamenti comuni, ma anche all'organizzazione logistica ed alle scelte degli operatori, che preferiscono sistemi che offrono maggiori garanzie per qualità dei servizi, costi, tempi, modalità di trasporto disponibile, capacità di movimentazione.*

Vi sono delle grandi opportunità generate dai traffici container che attraversano il Mediterraneo, dagli scambi all'interno del Mediterraneo, dai flussi turistici, dall'attenzione alle tematiche ambientali e dalla necessità di rispondere offrendo servizi di qualità.

⁴⁰

Vedi Capitolo III.

Bisognerà quindi eliminare i colli di bottiglia regionali e di sistema, infrastrutturali e procedurali, lato mare e lato terra, individuando regole e tempi certi per la riforma della governance portuale, individuando degli investimenti strategici per migliorare al massimo la competitività dei porti italiani e nello specifico di quelli sardi.

Solo in questo modo si potrà considerare competitivo l'intero sistema portuale e logistico nazionale volto alla crescita diffusa del Paese, che non può che passare per la ripresa delle attività produttive, la riduzione delle diseguaglianze territoriali, lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno, la tutela del patrimonio naturalistico del Paese e la promozione di un ruolo centrale per l'Italia nella politica Euro-Mediterranea.”

VII. STRATEGIE DI “GOVERNANCE” AMBIENTALE

Per ridurre l'impatto ambientale dei porti nelle città, si è pensato a due differenti sistemi per ridurre le emissioni delle navi durante il loro transito, da una parte il “cold ironing”, ovvero la elettrificazione delle banchine, e dall'altro l'utilizzo dell'LNG, il “Liquified Natural Gas”, che avrebbe dei benefici non solo sui porti ma in genere su tutti i tratti della navigazione.

Con il termine inglese “cold ironing” si individua *“la possibilità di alimentare le navi con corrente elettrica fornita direttamente da terra, mentre sono ferme in banchina. Normalmente le unità all'ormeggio tengono accesi i motori per mantenere in funzione il sistema di condizionamento dell'aria, le dotazioni di emergenza, le cucine e, nel caso di navi da crociera, per dare energia alle cabine dei passeggeri. Per ridurre le emissioni dei motori nei porti, è stato ideato un sistema di cavi elettrici collegati a cabine a terra che consente alle navi di avere l'energia occorrente. Solo pochi scali al mondo, però possiedono questi impianti”⁴¹*.

Difatti, si ritiene che *“il c.d. cold ironing sia un sistema di riduzione delle emissioni delle navi assai difficile da attuare. In primo luogo per l'aspetto economico, in un momento di crisi quale è quello che sta attraversando la realtà portuale italiana non è pensabile che una Autorità Portuale possa investire somme di milioni di euro per costruire banchine elettrificate per navi da crociera che sono veri e propri paesi galleggianti. In secondo luogo esistono nella realtà portuale italiana enormi problemi burocratici in materia di autorizzazioni ministeriali e ambientali per potere attuare un progetto quale quello richiesto per una banchina elettrificata”⁴²*.

Se da un lato, quindi, si considera che per poter approvvigionare più navi da crociera e più imbarcazioni da diporto servirebbe una centrale apposita vicino al porto, dall'altro, soprattutto nel porto di Olbia – Golfo Aranci, il problema è per lo più l'impatto ambientale della stessa. Infatti, si tratterebbe di dover costruire una centrale nei monti vicini, e per via di vincoli idrogeologici e di tutela ambientale questo non sarebbe possibile.

⁴¹ Il Sole 24 Ore del 20 settembre 2012.

⁴² V. Mangiarotti, La ricaduta delle direttive sui porti crocieristici del Mediterraneo, 2015

Allo stato attuale, infatti, si sta già abbandonando l'idea del cold ironing, troppo costoso e impegnativo per le realtà portuali, in favore del più “economico” LNG.

L'LNG (Liquified Natural Gas) è gas naturale, principalmente costituito da metano, il quale, attraverso una serie di processi di raffreddamento e condensazione, assume lo stato liquido. Esso alla temperatura di -160°C, può essere stoccato e trasportato ovunque in appositi contenitori (anche zone periferiche non raggiunte dalla rete del metano). L'LNG ha grandi potenzialità di utilizzo come carburante per trasporti marittimi e terrestri. Inoltre l' LNG è un prodotto a basso impatto ambientale, azzerando le emissioni di particolato e abbassa le emissioni di CO₂.

A tal proposito, a livello europeo, la Commissione Europea, con la Direttiva 94 del 2014, del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 22 Ottobre 2014, sullo sviluppo delle infrastrutture per i combustibili alternativi (DAFI), ha previsto che tutti gli Stati Membri, entro il 2016, adottino dei piani di sviluppo delle diverse fonti alternative per il settore dei trasporti.

In questo contesto rientra anche l'LNG, per il quale la Direttiva prevede che gli Stati Membri assicurino entro la fine del 2025, con piani strategici nazionali, un numero adeguato di punti di rifornimento per questo tipo di carburante, in particolare nei porti marittimi appartenenti alla rete Core TEN-T, e quindi in questo studio la Direttiva colpisce, in prima battuta, il porto di Cagliari. Successivamente, entro il 2030, dovranno essere coperti anche gli altri porti.

La Direttiva nello specifico mira a:

- ridurre la dipendenza dal petrolio del settore dei trasporti in UE;
- costruire un sistema di trasporto competitivo, efficiente e sostenibile dal punto di vista delle risorse;
- incoraggiare gli investimenti con normative chiare e stabili di medio periodo, in particolare con le previsioni delle infrastrutture minime;
- ridurre le barriere tecnologiche e regolatorie tra gli Stati membri;
- facilitare lo sviluppo di un mercato unico delle infrastrutture per i carburanti alternativi e per i veicoli con alimentazione alternativa;
- informare i consumatori (tipi di carburanti e compatibilità dei veicoli).

L'Autorità Portuale di Cagliari, già da tempo, si sta muovendo per rendere meno incisive le soste delle navi e delle imbarcazioni nei porti. Nello specifico, è da prima della Direttiva europea che si intende creare un punto di rifornimento per lo sviluppo del Liquid Natural Gas (meglio noto come LNG) che, in base alle normative dell'Unione Europea, dovrebbe nel breve periodo essere l'unico combustibile utilizzabile per la navigazione marittima, all'interno del porto di Cagliari, sull'esempio di quello di Amburgo, spingerebbe il porto ad essere molto più competitivo tra i porti del Mediterraneo occidentale.

Il porto di Cagliari in particolare ha pensato, sull'esempio di Amburgo, di seguire la proposta di Aida (compagnia crocieristica tedesca), che sta sperimentando una diversa soluzione rappresentata da una chiatta con dei serbatoi di LNG che, stazionando fissa all'interno di un porto, potrebbe all'occorrenza spostarsi ed intervenire per il rifornimento delle navi ormeggiate senza dover per forza impiegare altri spazi all'interno del porto.

Anche porti italiani, come quello di Livorno, hanno proposto delle attività di bunkering ship to ship in modo da trasferire il carburante da una nave appositamente creata per questo tipo di servizio alla nave “ospitata” ferma in banchina. Questo comporterebbe meno spese infrastrutturali dal lato portuale e una maggiore mobilità e servizio a favore delle compagnie armatoriali che utilizzano i servizi dei porti⁴³.

E' sicuramente essenziale che, in un primo momento, il porto di Cagliari si allinei il più presto possibile a questi progetti in modo da assumere competitività, ed elabori una strategia per il suo utilizzo in linea con quella nazionale, strategia che potrà essere utilizzata anche dai porti del Nord Sardegna.

E' da rilevare che il Ministero dello Sviluppo Economico, lo scorso 25 giugno 2015 ha rilasciato il “Documento di consultazione per una strategia nazionale sul GNL”, consultabile sul sito del Ministero fino al 6 settembre 2015⁴⁴.

⁴³ Autorità Portuale di Livorno, Il bunkering GNL nel porto di Livorno problematiche, scenari possibili e prospettive di sviluppo, 17 gennaio 2014.

⁴⁴ Scadenza originaria 25 luglio 2015, ora prorogato il 15 luglio 2015, documenti consultabili all' URL: <http://www.sviluppoeconomico.gov.it/index.php/it/per-i-media/comunicati-stampa/2032940-gnl-al-via-consultazione-pubblica-per-un-mese-poi-strategia-nazionale>.

CONCLUSIONI

La Sardegna ha un’area di 24.090 chilometri quadrati⁴⁵, lo sviluppo delle sue coste è stato calcolato a 1.897 km, superiore a quello della Sicilia.

Si pensi che la Regione Sicilia ha una superficie di circa 25.800 km quadrati (1.700 km quadrati in più rispetto a quella sarda) e 1.637 km di costa (212 in meno rispetto a quelli della Sardegna), ma all’interno della stessa Regione “convivono” 4 Autorità Portuali (Palermo, Catania, Messina e Augusta) e per un periodo è stata ampliata ad una quinta, quella di Trapani (dal 2003 al 2007). Vero è che nella riforma si prevede la riduzione delle stesse in soltanto due Autorità Portuali

Per la morfologia del territorio, delle coste e per gli scarsi collegamenti ferroviari e stradali all’interno dell’isola sarda appare da un certo punto di vista fondamentale il mantenimento delle due autorità portuali, in quanto per collegare un lato con l’altro dell’isola (circa 250 km) ci vogliono circa 3 ore di auto e 3 ore e mezzo di treno.

Particolare riferimento deve essere fatto ai trasporti all’interno dell’isola. Infatti i collegamenti tra il nord e il sud della Sardegna risultano scarsi e poco efficienti. Da un lato una strada statale (la SS 131) incompleta, rappresenta un continuo di lavori in corso da circa 30 anni a questa parte. Dall’altra un sistema ferroviario inefficiente, superato e privo di investimenti.

Tra l’altro i due porti più importanti non sono collegati direttamente alla modalità ferroviaria che, nel settore delle merci, risulta completamente inutilizzata, a dispetto di quanto previsto dagli obiettivi prioritari dell’Unione Europea in tema di trasporto (dove il III e VI obiettivo prevedono rispettivamente che “il 30% del trasporto delle merci su strada dovrebbe essere trasferito a diverse modalità di trasporto quali le ferrovie e le vie navigabili entro il 2030, portandolo al 50% entro il 2050” e “garantire entro il 2050 che tutti i principali porti marittimi siano sufficientemente collegati al trasporto merci per ferrovia”).

⁴⁵

Fonte Enciclopedia italiana Treccani

E' da rilevare che all'interno della Regione Sardegna non è presente nemmeno un centro intermodale o un interporto che possa servire da punto di raccordo per le merci che transitano nei porti principali (Cagliari, Olbia e Porto Torres), ma ognuno di essi lavora con i propri spazi e le proprie risorse.

Finché i collegamenti all'interno dell'isola risulteranno inefficienti non vi sarà la possibilità di riunire le due Autorità Portuali, troppo distanti tra loro e funzionali alla parte di Regione su cui operano.

I lati positivi dell'eventuale unione sotto un'unica Autorità Portuale sono per lo più di coordinamento. Infatti, come detto precedentemente⁴⁶, le attività delle due Autorità Portuali si potrebbero incastrare in quanto non si fanno concorrenza tra loro, ma sono specializzate in settori differenti. Cagliari, è principalmente un porto di transhipment, che con gli investimenti previsti dal Piano Operativo Triennale, potrebbe crescere ulteriormente e diventare un maggiore punto di riferimento a livello internazionale. Olbia, dalla sua parte, è un importante porto Ro – Ro, il più importante dell'isola in questo settore e il principale porto passeggeri dell'isola grazie alla sua maggiore vicinanza con il resto della penisola italiana.

Purtroppo è da rilevare che l'annosa questione territoriale tra Nord e Sud dell'isola non aiuterebbe a creare un valore aggiunto all'unica Autorità Portuale ma rischierebbe di provocare una rivalità tutta interna, con problemi di destinazione delle risorse e degli investimenti. Infatti, è noto anche che, complice la scarsa efficienza dei trasporti interni nel territorio sardo, se il sud Sardegna riesce ad ottenere un vantaggio allora anche il Nord vuole ottenere la stessa cosa, considerando gli investimenti su Cagliari come “Cagliaricentrici”. Ciò è evidente anche in altri settori, ad esempio quello aeroportuale, dove l'aeroporto principale sardo resta quello di Cagliari, ma il Nord ne ha ben due (Alghero e Olbia), che seppur utilissimi, rimangono comunque degli aeroporti più piccoli.

Il sistema ideale sarebbe quello di migliorare o addirittura creare i trasporti interni efficientemente, con collegamenti via ferro e un centro intermodale di raccolta, in modo che le merci possano, negli scambi Europa – resto del mondo, essere raccolte dall'isola e poi smistate in

⁴⁶ Vedi sopra, Capitolo I.

navi da – verso l’Europa da Nord e da – verso il resto del mondo (Africa – Asia – America) da Sud.

BIBLIOGRAFIA

- Ambrosetti – The European House, 2012.
- Autorità Portuale di Livorno, *Il bunkering GNL nel porto di Livorno problematiche, scenari possibili e prospettive di sviluppo*, 17 gennaio 2014.
- AA. VV., *Enciclopedia Italiana Treccani*, voce Sardegna;
- Beretta E., Delle Vacche A., Migliardi A. – *Il sistema portuale italiano: un’indagine sui fattori di competitività e sviluppo*, Banca D’Italia, 2009.
- Mangiarotti V., *La ricaduta delle direttive sui porti crocieristici del Mediterraneo*, 2015;
- Mocci Davide, *Sardegna nel cuore del Mediterraneo* (Video) su www.sardegнадigitallibrary.it, Rai Tre Geo & Geo. URL consultato il 22 giugno 2015.
- Dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti CNIT 2013 – 2014.
- Dati trasmessi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti giugno 2015.
- Elaborazione dati DIPE, ISTAT, Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, Agenzia delle Dogane;
- Il Sole 24 Ore del 20 settembre 2012.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – *Direzione Generale per i Sistemi Informativi, Statistici e la Comunicazione*, 2013.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica*, luglio 2015.
- Piano Operativo Triennale 2014 – 2016 dell’Autorità Portuale di Cagliari;
- Piano Operativo Triennale 2015 – 2017 dell’Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci;
- Piano Regolatore Portuale dell’Autorità Portuale di Cagliari del gennaio 2008, consultabile sul sito www.porto.cagliari.it, aggiornato con dati raccolti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2014;
- Relazione anno 2013 predisposta dalla Segreteria tecnico – operativa approvata dal Comitato portuale dell’Autorità Portuale di Cagliari in data 17 giugno 2014 con delibera n. 158.
- Relazione annuale dell’Autorità Portuale Olbia – Golfo Aranci 2014, trasmessa al MIT nel maggio 2015.
- Unioncamere – Si.Camera su dati ISTAT
- Unioncamere, Quarto rapporto sull’Economia del mare, 2015.
- Sito Autorità Portuale di Cagliari URL: <http://www.porto.cagliari.it>
- Sito Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci URL: <http://www.olbiagolfoaranci.it>
- URL: http://www.sardegnaoggi.it/Politica/2015-06-30/29475/Zona_franca_doganale_a_Cagliari_ok_al_piano_operativo.html
- Sito progetto FutureMED URL: <http://www.futuremedproject.eu/>
- URL: <http://www.sviluppoeconomico.gov.it/index.php/it/per-i-media/comunicati-stampa/2032940-gnl-al-via-consultazione-pubblica-per-un-mese-poi-strategia-nazionale>.

RINGRAZIAMENTI

Per la possibilità concessami, relativa allo svolgimento stage, sviluppo conoscenze tecniche e correlate, in ambito portuale, si ringraziano:

- *il Dott. Cosimo Caliendo (ex Direttore Generale della Direzione Generale per i porti – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) che ha permesso di iniziare lo stage presso questa Direzione;*
- *il Dott. Enrico Maria Pujia (Direttore Generale della Direzione per la vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) che ha permesso la sua prosecuzione;*
- *la Dott.ssa Patrizia Scarchilli, (Dirigente della Divisione II della Direzione per la vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) tutor, nonché principale punto di riferimento durante tutto lo stage;*
- *il Dott. Domenico Romanò (Funzionario Amministrativo–Contabile presso la Divisione II della Direzione per la vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) come punto di riferimento durante tutto lo stage;*
- *la Dott.ssa Raffaella Picca (Referente per la Formazione – Direzione Generale del Personale e degli Affari Generali - Divisione 2 – Gestione e sviluppo delle risorse umane) per il supporto logistico e materiale allo stage;*

Per la disponibilità ed aiuto forniti, oltre le persone sopra citate, si ringraziano le Autorità Portuali di Cagliari e di Golfo – Aranci, che mi hanno permesso di visitare le loro realtà ed acquisire tutti i dati utili per questo studio.

Si ringraziano, inoltre, tutti i colleghi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne, per il sostegno, la disponibilità e l’aiuto fornito durante il periodo dello stage.