

CONTENUTI MINIMI DEI CAPITOLATI PRESTAZIONALI DEI SERVIZI

ALLEGATO C

Schema indicativo delle attuali modalità di svolgimento del servizio di ricezione e smistamento dei veicoli in transito (cd. Servizio di Instradamento)

1. Oggetto del servizio

Il servizio consiste nelle attività di accoglimento, ricezione, smistamento e direzione dei veicoli che transitano, sia in arrivo dalle navi che in partenza, dal “Pontile Isola Bianca” di Olbia. Il servizio è finalizzato a garantire la fluidità del traffico nella viabilità interna all’area portuale ed al corretto e tempestivo indirizzamento dei veicoli dalle vie di accesso verso i moli di imbarco e viceversa.

Il servizio di instradamento è un servizio giornaliero che viene garantito tutti i giorni solari dell’anno, che consiste nell’indirizzamento di tutti gli autoveicoli:

- (i) in ingresso al porto (auto, motoveicoli, camper, veicoli commerciali, etc.) alle banchine o alle aree di pre-imbarco esterne all’area ad accesso ristretto o, ove necessario, ai parcheggi posti nelle immediate vicinanze degli accessi, fornendo altresì informazioni sugli orari di partenza delle unità navali;
- (ii) in uscita dalle banchine alla viabilità di deflusso dal Porto.

2. Luogo di svolgimento del servizio

Il perimetro di svolgimento del servizio racchiude tutta le aree indicate nell’Allegato C1 (Planimetria Instradamento), in cui sono indicate:

- Le aree dove attualmente viene svolto il servizio;
- I punti corrispondenti alle scasse di ormeggio, dove il personale addetto all’instradamento si posiziona attualmente, in particolare in alta stagione, per favorire ed indirizzare il deflusso dei mezzi in uscita dai garages delle navi. Si specifica che, se necessario e su indicazione dei responsabili, gli addetti che operano in tali punti possono modificare i flussi di uscita dei mezzi, indirizzandoli verso un varco di uscita piuttosto che un altro, a seconda della saturazione delle vie di deflusso;
- I varchi di accesso all’area sterile.

3. Modalità attuali di svolgimento del servizio

3.1. Viabilità e distribuzione spaziale dei flussi

Attualmente l'attività di instradamento e di gestione del traffico prevede, in particolare in alta stagione, la seguente distribuzione spaziale:

- Primo servizio di accoglienza dei veicoli guidati al di fuori dell'area ad accesso ristretto;
- Primo smistamento dei veicoli in prossimità del varco di accesso, immediatamente dopo il superamento dei controlli di sicurezza;
- Ulteriori eventuali indirizzamenti all'interno dell'area ad accesso ristretto, ove i flussi si scindono in base alle aree di pre-imbarco adiacenti alle banchine.

I varchi di accesso e uscita dell'Area ad accesso ristretto sono indicati nell'Allegato C1 (Planimetria Instradamento) sono complessivamente sei (Varco 1, Varco 2, Varco 3, Varco 4, Varco deflusso e Varco Bonaria).

L'utilizzo dei varchi e, più in generale, le modalità di svolgimento del servizio, sono differentemente modulate nel corso dell'anno, coerentemente ai livelli di flusso veicolare, caratterizzati da elevata stagionalità, e alla frequenza degli attracchi e partenze delle unità navali. L'AdSP mantiene comunque la facoltà, per ragioni di sicurezza e/o di ordine pubblico, di modificare le modalità di svolgimento delle operazioni di controllo sui veicoli.

La viabilità in ingresso e in uscita del complesso portuale "Isola Bianca" e dei punti di imbarco può avvenire da due viali, il Viale Isola Bianca e la Passeggiata delle Capitanerie. La distribuzione spaziale dei flussi segue tipicamente lo schema riportato in Allegato C2 (Planimetria flussi traffico) e di seguito dettagliato.

3.1.1. Viabilità e traffico in entrata

L'accesso principale è il Viale Isola Bianca, terminale naturale della sopraelevata a scorrimento veloce che raccoglie tutto il traffico proveniente dalle varie arterie extraurbane al punto (1) indicato nella planimetria. Il flusso veicolare si incanala autonomamente fino ad arrivare al punto (1bis), dove un cartello indicatore indica di proseguire a diritto per biglietterie e Stazione Marittima e di tenere la destra (verso il punto (2)) per gli imbarchi.

Il punto (2) rappresenta il primo importante snodo dell'instradamento, dove in media e alta stagione è posizionato un primo presidio di operatori (in numero da uno a tre a seconda del traffico e della stagione) che forniscono le prime indicazioni agli utenti. A partire dal punto (2):

- **In condizioni standard**, il flusso prosegue verso il punto (3), ove è posizionato il Varco 2 di *security*. Superati i controlli di sicurezza, i veicoli incontrano sempre, sia in bassa che in media o alta stagione, almeno un operatore posizionato al punto (4). Dal punto (4) il flusso può dividersi:

- Verso destra, fino al punto (5), dove un operatore può operare una ulteriore scissione verso le corsie di pre-imbarco dei moli 4 e 7, e fino al punto (6), dove un operatore indica le corsie di pre-imbarco al molo n. 8 e 9, fino all'operatore (7), ovvero
- Verso sinistra, fino al punto (8), e da lì a destra verso le corsie di pre-imbarco dei moli 1bis, 2 e 3, oppure (raramente) a sinistra, verso il Molo Bonaria;
- **In condizioni particolari** (*i.e.* a seconda delle unità ormeggiate ai moli 1bis e Bonaria), nel punto (2) viene operata una prima scissione dei flussi veicolari, che vengono direttamente instradati verso il punto (11) e successivamente entrare dal Varco Deflusso (9), verso le corsie di pre-imbarco dei moli 1bis e Bonaria.

Una parte minore del traffico (una modesta percentuale dei passeggeri in partenza che provengono da Olbia città) accede tramite il viale secondario della Passeggiata delle Capitanerie. I veicoli transitando dalla Passeggiata delle Capitanerie arrivano al punto (10) da cui vengono indirizzati al punto (3) per l'accesso al porto.

3.1.2. Viabilità e traffico in uscita

Il traffico in uscita viene solitamente convogliato ai varchi più vicini alla banchina di ormeggio, quindi:

- Dai moli 3 e 4 al Varco 1
- Dai moli 1bis e 2 al Varco deflusso
- Dal molo 7 al Varco 3
- Dal molo 8 al Varco 4
- Dal Molo Bonaria al Varco Bonaria

La quasi totalità dei veicoli in uscita viene convogliata nel Viale Isola Bianca, utilizzato anche dal traffico in accesso, che in uscita è costituito in due direttrici parallele che si congiungono alla rotatoria.

La parte residuale del traffico in uscita transita dalla Passeggiata delle Capitanerie, che viene utilizzata principalmente per gli sbarchi dai moli 7 ed 8 quando il Viale Isola Bianca è molto congestionato.

3.1.3. Distribuzione dei presidi e del personale

Con riferimento ai veicoli in imbarco, in bassa stagione sono sufficienti presidi nei punti (4), (6) ed (8). Con gli incrementi stagionali del traffico passeggeri e delle banchine occupate, il personale di presidio nei punti (4), (6) ed (8) raddoppia o triplica, e anche i punti (2), (5), (9) e (10) diventano snodi critici che richiedono presidio.

Con riferimento ai veicoli in sbarco, di norma è sempre presente una unità di personale al momento dello sbarco per indirizzare le vetture dalla stiva all'uscita. In alta stagione il solo snodo critico è al

punto (11) dove una unità di personale è necessaria per coordinare il flusso in uscita con il flusso diretto al Varco deflusso e verso la Stazione Marittima.

3.2. Stagionalità dei flussi di traffico

I prospetti di riepilogo dei flussi di traffico riferiti agli anni 2014-2018 sono riportati in Allegato C3 (Flussi di traffico annuali), mentre in Allegato C4 (Prospetto traffico stagionale) è riportato un dettaglio suddiviso per Alta, Media e Bassa Stagione. Si sottolinea che tali dati, benché coerenti con gli attuali volumi di traffico, sono comunque frutto di medie stagionali e sono pertanto da ritenersi meramente indicativi. Inoltre, gli stessi sono da considerarsi fortemente suscettibili di variazioni, anche sensibili, laddove i vettori decidano di modificare tratte, orari, politiche commerciali, etc.

Si rappresenta, inoltre, che in ragione dell'elevatissima stagionalità, oltre alle "medie" sopra indicate, è necessario tenere conto del fatto che, gli ultimi due fine settimana di agosto, ed il primo fine settimana di settembre (estremi inclusi), si registra il "picco" massimo del traffico in partenza, con un flusso di auto (indicativo) così come riportato nell'Allegato C5 (Prospetto traffico di picco).

3.3. Variabili endogene e esogene con effetti su viabilità e gestione del servizio

Fermo restando quanto sopra riportato con riferimento alla viabilità in ingresso e in uscita dal complesso portuale, si precisa che i flussi veicolari dipendono da numerose variabili che possono modificare le scelte di viabilità.

3.3.1. Tempi di imbarco

Di norma le navi, se già presenti in porto, iniziano le attività di imbarco circa tre ore prima dell'orario di prevista partenza. In media stagione e alta stagione le navi svolgono più viaggi giornalieri (due o talvolta tre), riducendo sensibilmente il tempo di permanenza in porto che si riduce al tempo strettamente necessario allo svolgimento delle operazioni di sbarco e imbarco.

In questo caso tutti i passeggeri e veicoli si trovano nell'area portuale prima che la nave arrivi in porto. Il Gestore del servizio di instradamento, in accordo con gli orari di arrivo/partenza previsti, deve quindi gestire i flussi di traffico tenuto conto dei limitati spazi adibiti alla sosta dei veicoli in attesa di imbarco, eventualmente anche limitando l'accesso ai veicoli che si presentano con un anticipo tale da rendere incompatibile, in quel momento, la loro sosta all'interno delle aree di pre-imbarco.

3.3.2. Traffico di veicoli commerciali

I flussi descritti nei paragrafi precedenti riguardano veicoli privati, anche commerciali, quali ad esempio autovetture, furgoni, camion, articolati, roulotte, camper, motociclette.

Non riguardano invece i semirimorchi, che vengono movimentati da motrici portuali (c.d. ralle) a cura dei lavoratori portuali (trattandosi di operazioni portuali, tali movimentazioni possono essere svolte

unicamente da imprese autorizzate ai sensi dell'Art.16 L. 84/94 e ss.mm.). Per evitare pericolosi incroci, i mezzi pesanti entrano ed escono dalle aree di imbarco dal Varco 3 oppure dal Varco deflusso (si veda planimetria in Allegato C2 - Planimetria Flussi di traffico), per minimizzare per quanto possibile l'interferenza con il traffico dei viaggiatori.

Segnatamente al traffico di veicoli commerciali, si segnala che a partire dall'ultimo trimestre del 2018 il flusso di traffico dei semirimorchi ha subito un sensibile e non prevedibile incremento, in parte motivato da mutamenti nelle politiche tariffarie dei vettori operanti nel porto di Olbia. L'incremento registrato di mezzi in transito e in sosta presso le strutture del porto Isola Bianca è dell'ordine del 35/40%.

Gli effetti dell'incremento del traffico di veicoli commerciali si manifestano in termini di incremento dei rischi di incidente al momento di imbarco e sbarco dei mezzi, congestionamento dei piazzali di sosta temporanea dei semirimorchi, aumento del traffico veicolare lungo le arterie viarie di deflusso, pericolosa presenza lungo le direttrici di traffico di numerose motrici di autoarticolati in sosta in attesa dei semirimorchi in sbarco, etc.

3.3.3. Criticità ed eventi inattesi

Durante lo svolgimento del servizio, il Gestore può trovarsi a dover fronteggiare criticità, eventi inattesi o situazioni che richiedono elevata flessibilità nella gestione del personale addetto al servizio. In via esemplificativa e non esaustiva:

- Variazione delle condizioni meteorologiche e marine che inducano l'Autorità preposta alla salvaguardia della sicurezza della navigazione a disporre (i) modifiche congiunturali agli accosti pianificati, con la conseguente necessità di reindirizzare i veicoli eventualmente già incolonnati per l'imbarco; ovvero (ii) la chiusura del porto ed al susseguente obbligo di rimanere all'ormeggio da parte delle unità navali ivi presenti;
- Presenza di contestazioni in aree portuali o svolgimento di esercitazioni congiunte, presenza in porto di unità militari o altre unità navali non ordinarie;
- Svolgimento di manifestazioni o meeting, anche con la presenza di leaders politici, all'interno della Stazione Marittima;
- Gestione di viaggiatori in situazioni di mancato o ritardato imbarco per avarie alle navi, maltempo, cancellazione delle rotte, etc.

3.3.4. Viabilità nelle aree portuali

Il Nuovo Codice della Strada, approvato con d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e ss.mm.ii., ed in particolare l'art. 6, comma 7, rubricato "Regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati", demanda al Comandante del porto e Capo di Circondario la competenza a disciplinare la circolazione delle strade interne aperte all'uso pubblico nell'ambito delle aree portuali ed eventuali modifiche alla

viabilità sono quindi ad essi demandati. La più recente ordinanza emanata dalla locale Autorità Marittima in tema di viabilità è l'Ordinanza n. 23/2019 del 17 aprile 2019 a firma del Comandante della Capitaneria di Porto di Olbia, consultabile sul sito istituzionale della Guardia Costiera.

Modifiche all'attuale configurazione della viabilità sono previste dal nuovo PRP e dai progetti collegati, nonché dalle nuove linee guida per la redazione dei PRP. L'iter di approvazione del nuovo PRP, con l'istituzione dell'AdSP, è tuttavia sospeso in attesa che venga adottato il DPSS (documento di programmazione strategica di sistema). Si attende che il Comitato di Gestione, alla luce del DPSS, si esprima sulle osservazioni del CSLLPP e del Servizio SVA dell'Assessorato all'Ambiente della Regione Sardegna.