

Piano Operativo Triennale

2024 - 2026



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

Approvato con Delibera del Comitato di Gestione n.2 del 12 01 2024



Il Documento è ottimizzato per una consultazione digitale.

Nel testo sono presenti, in carattere sottolineato, collegamenti ipertestuali che rinviano agli elementi di riferimento contenuti sul web.

Non stampare il Documento se non strettamente necessario.



SOMMARIO

PREMESSA	2
INTRODUZIONE	3
L'architettura di Piano	6
1. PARTE PRIMA	8
1.1 Una macchina organizzativa complessa	8
1.2 Il contesto di scenario	8
1.2.1 L'inquadramento del POT nello scenario mondiale	8
1.2.2 I trasporti marittimi nel biennio post-Covid	9
1.2.3 L'area mediterranea	10
1.2.4 Lo scenario nazionale	10
1.2.5 Il Sistema Sardegna	11
1.2.6 La nautica da diporto	15
1.3 L'HARDWARE	17
1.3.1 L'ambito territoriale	17
1.3.2 I porti del Sistema	18
CAGLIARI	18
SARROCH – PORTO FOXI	20
OLBIA	21
GOLFO ARANCI	23
PORTO TORRES	24
ORISTANO	26
SANTA TERESA GALLURA	27
PORTOVESME	28

ARBATAX	29
1.3.3 I cantieri per il triennio 2024-2026	30
I principali interventi	30
L'infrastruttura "green"	38
La pianificazione per lo sviluppo dei traffici commerciali	39
La pianificazione per lo sviluppo del comparto della nautica da diporto	40
Schede dei Principali Interventi previsti nel programma triennale 2024-2026	42
1.4 IL SOFTWARE	54
1.4.1 La <i>governance</i> organizzativa	54
1.4.2 La <i>governance</i> degli asset	57
1.5 LE RISORSE	70
1.5.1 Le risorse finanziarie	70
Le risorse PNRR e PNC	72
Le risorse FSC	76
Le risorse CEF	77
Le risorse "green"	78
1.5.2 Le risorse umane	81
Il Piano triennale di fabbisogno del personale	81
Il Piano ed il Programma della formazione del personale	82
2. PARTE SECONDA	87
2.1 La spinta propulsiva dell'ELICA	87
E-cosostenibilità	87
L-avoro	89



I-nnovazione	91
C-ondivisione	93
A-Ccessibilità	93
3. PARTE TERZA.....	95
3.1 Il propellente - FUEL	95
F-iducia	95
U-nitarietà	96
E-nergia.....	97
L-ong Range	97
CONSIDERAZIONI FINALI	99



PREMESSA

Il Piano operativo triennale, così come previsto dall'articolo 9 della legge n. 84 del 1994, è strumento cui si intende riservare grande rilevanza e valenza strategica, in funzione della definizione delle linee di sviluppo delle attività portuali e logistiche.

Consente e, per certi versi, obbliga ad astrarsi dalle molteplici contingenze per proiettarsi in una prospettiva futura.

Un documento che richiede un approccio su due direttrici, una visione di necessario "strabismo virtuoso", che impone un occhio attento e vigile alla complessa gestione ordinaria di un Ente esteso, complesso ma anche complicato come l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, e l'altro che guarda oltre, immaginando scenari innovativi.

Per assolvere a tale importante compito occorre che nella redazione del POT ci si assuma la responsabilità di immaginare una visione capace di intercettare e interpretare i segnali di un settore e di un mercato fortemente dinamico, non solo adeguandosi pedissequamente ad esso, ma anche governandolo con suggestioni e proposte.

Ma il Piano operativo triennale che oggi proponiamo è gravato da un compito più complesso e delicato, perché ragiona su un triennio cruciale come quello 2024, 2025 e 2026, nel quale si dovranno terminare le opere finanziate dal PNRR, si dovrà completare il processo programmatico del DPSS e si cominceranno a definire gli strumenti pianificatori (PRP) di ciascuno degli otto scali che compongono il Sistema portuale sardo.

Questo specifico POT ha quindi la missione, l'ambizione e la responsabilità di fornire l'ispirazione programmatica del futuro sistema portuale dell'Isola e, per farlo, analizza la storia e le dinamiche settoriali recenti ed attuali,

facendo i conti con la dotazione infrastrutturale esistente e quella prospetticamente necessaria.

In conclusione, desidero ringraziare sentitamente la struttura dell'Ente per il prezioso ed insostituibile contributo fornito per la redazione del presente Piano.

12 Gennaio 2024

Massimo Deiana



INTRODUZIONE

Che cos'è il POT.

La legge n. 84/1994 non ha mai fornito, né nella sua versione originale, né nelle recenti modifiche, una definizione di “Piano operativo triennale”, limitandosi ad indicare solo i termini e le modalità della sua adozione.

Non sono state neppure rinvenute specifiche note circolari contenenti indicazioni redazionali e contenutistiche relative al Documento da parte del Ministero vigilante, contrariamente a quanto, invece, più volte rilevato circa le relazioni annuali di cui all'articolo 9, comma 5, lett. e) della legge n. 84.

Ultimamente, il comma 1-*sexies* dell'articolo 5 della legge n. 84 ha conferito al Piano un valore di strumento di pianificazione territoriale di natura eccezionale, ma solo per realizzare interventi urgenti nei porti dove vigono ancora piani regolatori portuali approvati antecedentemente alla stessa legge n. 84. In tal caso il POT deve essere espressamente approvato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed essere sottoposto alla procedura di verifica dell'assoggettabilità alla valutazione ambientale strategica.

Proprio questo comma 1-*sexies*, introdotto nel 2021 dal decreto-legge n. 121 (convertito dalla legge n. 156/2021), aiuta a comprendere il significato che il Legislatore ha sin dal 1994 sottinteso attribuire al Piano, cioè quello di strumento strettamente legato all'azione di infrastrutturazione delle autorità portuali, prima, e delle autorità di sistema portuale, ora.

D'altronde, la stessa valenza temporale (triennio) del POT coincide con quella prevista nella programmazione dei lavori pubblici di cui al Codice dei contratti, aggiornata annualmente come anche per il Piano, in occasione dell'adozione del bilancio previsionale dell'Ente.

Oltre a quanto sopra, è necessario considerare che le “Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale”, predisposte nel 2017 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, avevano introdotto uno specifico atto, il “Documento di indirizzo della pianificazione del sistema portuale” (DIP), che avrebbe dovuto rappresentare il provvedimento di «*indirizzo per la successiva redazione*» dei piani regolatori di sistema portuale, ora abrogati, e quindi propedeutico a questi, senza, quindi, considerare le funzioni del POT, quantunque già previsto dalla legge.

Il POT, dunque, negli ultimi decenni è in larga parte stato inteso come un documento preordinato alla pianificazione delle opere portuali, in cui venivano descritti gli interventi già realizzati ed individuati quelli da realizzare nei tre anni di riferimento, apportando gli aggiornamenti del caso, possibilmente sincronicamente con il programma triennale.

Una nuova concezione di POT.

Sin dal suo primo POT, quello del triennio 2018-2020, la neoistituita Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha colto la necessità di superare la valenza strettamente “infrastrutturalistica” attribuita al Piano e trasformarlo in un vero strumento di indirizzo strategico a 360°.

È stata interpretata, in sostanza, l'intrinseca essenza della riforma del 2016 che ha sancito il passaggio dalle autorità portuali – enti autonomi, seppur vincolati ad un'azione localizzata di stazione appaltante, quasi complementare, se non addirittura antagonista ai provveditori alle opere pubbliche – alle autorità di sistema portuale, soggetti in grado di governare ambiti extra-portuali e dinamiche complesse, anche non strettamente legate al contesto portuale di riferimento.

La nuova veste delle *authorities* dei porti, quali soggetti protagonisti sul e del territorio, è stata peraltro sancita anche dal Correttivo del 2017 alla legge n. 84/1994, riformata l'anno precedente. Con il decreto legislativo n. 232 del 2017 viene infatti introdotto il “Documento di pianificazione strategica di Sistema”, il DPSS, divenuto, nel 2021 con il citato decreto-



legge n. 121, “Documento di programmazione”, al quale sono attribuiti i seguenti compiti:

1. definire gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;
2. individuare gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;
3. ripartire gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;
4. individuare i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

Il DPSS va quindi a ricoprire il ruolo di strumento di indirizzo, sovraordinato rispetto ai piani regolatori portuali dei singoli scali, dell'azione delle autorità di sistema portuale nel settore del governo del territorio di riferimento.

Resta così da chiedersi quale funzione spetti al Piano operativo triennale, sempre presente nella norma anche dopo i diversi interventi riformatori, se è – come osservato – venuta meno anche l'accezione, implicita, di strumento della pianificazione infrastrutturale, ora riservata a DPSS, piani regolatori portuali e programmi triennali dei lavori pubblici.

A questo dubbio, l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha dato risposta sin dal 2018, attribuendo al POT, come sopra accennato, il compito di definire gli indirizzi strategici in grado di far funzionare e sviluppare una “macchina organizzativamente complessa” sorta dalla volontà del Legislatore del 2016, come appunto un'autorità di sistema portuale.

Il POT dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna.

Tra i diversi significati della lingua inglese, “*the pot*” può essere tradotto anche come “il contenitore”.

Il Piano, per l'Autorità di sistema portuale della Sardegna, rappresenta appunto un contenitore: di dati, di idee, di indirizzi, di strategie, di visioni.

Un contenitore dall'alta valenza politica, visto il livello di vertice primario cui ne è riservata l'adozione, così come le drastiche conseguenze per la mancata adozione dello stesso.

Ad esso si è inteso riservare, quindi, il compito di definire le linee strategiche dell'Ente per l'arco temporale di riferimento, in coordinamento con tutti gli ulteriori strumenti di pianificazione previsti dal relativo quadro normativo.

Linee strategiche che, come cennato poc'anzi, non si limitano all'attività di infrastrutturazione, ma che intervengono sulle molteplici competenze dell'Autorità, in quanto apparato organizzativo complesso.

Governare la complessità ed indirizzarla è stata appunto la sfida che, tramite il POT, l'Autorità ha affrontato negli ultimi sei anni, seguendo appunto la traccia delineata nei due Documenti pianificatori che hanno preceduto il presente Piano.

Questo terzo Piano operativo non può però essere definito “nuovo”. Nuovi sono i suoi contenuti, le scelte, le proposte. In realtà esso rappresenta il terzo tassello di un trittico novennale che ha preso appunto avvio nel febbraio del 2018 e che si concluderà nel dicembre del 2026.



Se nel POT “Uno” l’ostacolo da superare era quello di dare avvio ad un ente per molti aspetti sconosciuto, partendo dai pilastri costitutivi, rappresentati dall’hardware, dal software e dalle risorse che lo componevano, il POT “Due” ha, invero, definito gli elementi che avrebbero contribuito a spingere l’Autorità fuori dalla crisi pandemica (ELICA).

Ora, al POT “Tre” è rimesso l’onere di fornire rinnovato propellente (FUEL) per muovere la macchina organizzativa in termini di fattori innovativi e di sviluppo, che si auspica non limitati esclusivamente all’arco temporale di riferimento.

Il POT 2024-2026 chiude pertanto un ciclo novennale avviato nel 2018 di pianificazione strategica della neoistituita Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, in cui ogni tassello conserva una propria valenza, peraltro rinnovata nei Documenti successivi.

Va, infine, osservato come in un contesto di pianificazione generale, il POT assume, tra i diversi strumenti dell’Ente, una posizione di “primazia coordinata”, nel senso che ad esso sono riservate le funzioni primarie di indirizzo politico, ferme restando le attribuzioni specifiche che le diverse normative attribuiscono ad altri documenti di pianificazione.

Di qui i riflessi che il POT riverbera necessariamente nei confronti del DPSS, nonché del Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO).

In particolare, proprio verso il PIAO viene esercitata dal POT quella azione di *input* strategico che altrimenti non sarebbe rinvenibile in altro strumento a disposizione dell’Ente.

Il PIAO, introdotto dall’articolo 6 del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80, rappresenta una sorta di “testo unico” degli strumenti di piano, nella duplice prospettiva di una logica integrata rispetto alle scelte fondamentali di sviluppo delle amministrazioni e di una costante e progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi. In altre parole, il PIAO risponde all’esigenza di trovare una soluzione alla problematica scaturente dalla contestuale esistenza di strumenti di pianificazione e programmazione spesso non dialoganti fra loro e, per molti aspetti, sovrapposti.

Il PIAO, dunque, secondo il disposto normativo sopra richiamato, ingloba in sé:

- gli obiettivi programmatici e strategici della performance;
- la strategia di gestione del capitale umano e di sviluppo organizzativo, gli obiettivi formativi annuali e pluriennali;
- la pianificazione triennale del fabbisogno di personale, gli strumenti e gli obiettivi del reclutamento di nuove risorse e della valorizzazione delle risorse interne;
- gli strumenti e le fasi per giungere alla piena trasparenza dell’attività e dell’organizzazione amministrativa nonché per raggiungere gli obiettivi in materia di anticorruzione;
- l’elenco delle procedure da semplificare e reingegnerizzare;
- le modalità e le azioni finalizzate a realizzare la piena accessibilità alle amministrazioni, fisica e digitale, degli anziani e dei cittadini con disabilità;
- le modalità e le azioni finalizzate al pieno rispetto della parità di genere.

Se, quindi, nel PIAO vengono individuate le azioni concrete che dovranno essere poste in essere annualmente dall’Ente per pianificare gli ambiti di intervento, comuni a tutte le pubbliche amministrazioni, sopra descritti, è proprio con il Piano operativo triennale che queste azioni ricevono il necessario impulso politico, grazie al quale potrà essere caratterizzata la volontà dell’Autorità.

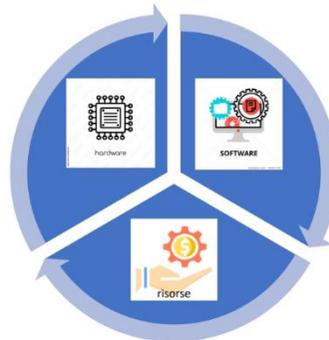


L'ARCHITETTURA DI PIANO

Come osservato nelle pagine che precedono, questo Piano operativo triennale si inserisce in un ciclo novennale di pianificazione che prende le mosse nel 2018, con il primo POT adottato dalla neoistituita Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna.

L'elaborazione di quel Documento fu concepita, nelle sue linee generali, associando l'Autorità di sistema portuale ad una macchina tecnologicamente complessa, per far funzionare la quale è necessaria la presenza integrata e contemporanea di tre elementi fondamentali:

- l'hardware,
- il software e
- le risorse per alimentarla.



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

Recuperando la concettualizzazione del Piano del 2018, il POT 2021-2023 ha sviluppato i contenuti dei tre pilastri su cui si basa la "macchina complessa" dell'Ente, fornendo a questa un'ulteriore spinta di sviluppo rappresentata da un'elica, cioè uno strumento in grado di trasformare la potenza meccanica di un albero rotante allo scopo di generare, attraverso una propulsione, un moto impresso ad un fluido, secondo il principio di azione e reazione.



Da un'elica a cinque pale, in cui ciascuna pala rappresentava una strategia politica di intervento – l'iniziale di ogni *asset* prioritario coincideva appunto con una lettera della stessa parola "elica" – l'Ente ha quindi sviluppato le cinque direttrici della pianificazione del triennio 2021-2023.

Nel 2021, in un periodo di pesante crisi, l'Autorità era infatti chiamata ad esprimere il proprio ruolo di *driver* del territorio, di forza propulsiva del contesto socioeconomico di riferimento. La sua funzione di catalizzatore ed acceleratore dell'intera comunità portuale e logistica, di hub di innovazione e sviluppo territoriale imponeva all'Ente di farsi promotore di una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva, fornendo all'elica l'energia necessaria per generare la spinta in avanti.

Il POT 2024-2026 si alimenta dell'esperienza del passato e delle *best practices* sperimentate nei due precedenti Piani, aggiungendo nuovi ed ulteriori elementi di sviluppo in grado di alimentare come un propellente (FUEL) il dispositivo propulsivo (ELICA) dell'azione della macchina organizzativa.





Il Documento sarà quindi articolato secondo la seguente strutturazione.

Nella Parte Prima, dopo un'approfondita analisi del contesto in cui si muove il Piano e, conseguentemente, l'Ente, verranno presi in considerazione i tre pilastri dell'Apparato organizzativo complesso.

Nella componente "hardware", dopo una descrizione delle infrastrutture di competenza dell'Autorità, verranno illustrati i diversi interventi previsti nel triennio di riferimento, con un focus sulla componente green, sullo sviluppo dei traffici commerciali e sul comparto della nautica da diporto.

Nella sezione "software" sarà dato atto delle modalità organizzative dell'Ente e delle azioni che si intenderanno porre in essere per governare gli asset di competenza.

La Parte è chiusa da un esame delle risorse finanziarie disponibili e di quelle che saranno reperite tramite il *fundraising*, nonché da un richiamo alle politiche di HR che l'Autorità sta realizzando.

La Parte Seconda è dedicata all'elemento propulsivo dell'Apparato. Verranno in questa sede prese in considerazione le cinque pale dell'ELICA, cui verrà attribuito rinnovato valore mediante l'introduzione di nuovi fattori di sviluppo, sempre inerenti l'ecosostenibilità, il lavoro, l'innovazione, la condivisione e l'accessibilità.

Infine, nella Parte Terza sarà introdotto il "FUEL", cioè il propellente che alimenterà, in questo triennio, la spinta dell'ELICA. Saranno definiti compiutamente i concetti di Fiducia, Unitarietà, Energia e Long-range, affinché lo sviluppo di queste politiche indirizzi l'Autorità verso il successo della propria azione.

Alle Conclusioni è riservata la *vision* strategica dell'intero Piano.



1. PARTE PRIMA

1.1 UNA MACCHINA ORGANIZZATIVA COMPLESSA

La nuova conformazione della *governance* dei porti nazionali delineata dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 ha comportato, oltre all'unificazione amministrativa, anche l'incameramento di un consistente patrimonio infrastrutturale, in parte derivante dalle due preesistenti Autorità portuali di Cagliari e di Olbia e Golfo Aranci e, pertanto, già gestito secondo linee di indirizzo della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in parte dai porti di nuova acquisizione – l'ultimo, quello di Arbatax, nel settembre 2021 – per i quali è stato attivato un processo di riordino e riorganizzazione in ottica di sistema.

Ammonta dunque ad oltre 26 chilometri la lunghezza complessiva delle banchine dei 9 porti di competenza, per un totale di spazi a terra superiore ad un milione e mezzo di metri quadri.

Il Sistema dei porti sardi risulta il più numeroso ed ampio tra tutti i network portuali istituiti a seguito della riforma del 2016, nel quale per la programmazione delle opere continuano a giocare un ruolo fondamentale le indicazioni che emergono dal comparto crocieristico e dal segmento ro-ro e ro-pax, le cui dinamiche di crescita e di ingegneria navale richiedono un costante adeguamento infrastrutturale.

Dal 2017, l'Ente ha profuso particolare impegno per governare uno sviluppo coordinato dell'intero Sistema portuale e delle sue aree, con il fine



preciso di contribuire alla crescita economica e sociale dei porti in sinergia con le città. Pertanto, non solo infrastrutturazione di banchine e manutenzione dei fondali, ma anche cura e programmazione condivisa con i Comuni per il rilancio dei *waterfront* in chiave turistica ed il riavvicinamento del tessuto urbano al compendio portuale, con il graduale recupero di spazi da dedicare al tempo libero, così come allo sviluppo di attività imprenditoriali.

1.2 IL CONTESTO DI SCENARIO

1.2.1 L'INQUADRAMENTO DEL POT NELLO SCENARIO MONDIALE

Se il precedente Piano Operativo Triennale di questa AdSP è stato redatto in piena fase emergenziale sanitaria, pur lasciando intravedere i margini di una netta ripresa – in parte avverata - dell'economia e dei traffici già a partire dalla seconda metà del 2021, quello attuale si inserisce in un momento storico - internazionale ancora più complesso ed incerto.

Già il 2022, che avrebbe dovuto rappresentare l'anno del riallineamento alla fase di normalità, è stato contraddistinto da drammatici ed imprevedibili scenari di guerra, con l'invasione russa dell'Ucraina ed un innalzamento della tensione a livello internazionale. Crisi diplomatica che si è tradotta in una destabilizzazione dei mercati, scossi dalla chiusura di buona parte dei rapporti commerciali dell'Occidente con la Russia e la conseguente interruzione dell'import di materie prime, tra tutte il gas; ma, soprattutto, dal blocco dei traffici marittimi e commerciali dai porti del Mar Nero, strategici per l'approvvigionamento di cereali, legumi e carbone.

Crisi internazionale che è andata ad acuirsi, nella seconda metà del 2023, con l'avvio, a seguito del cruento attentato del mese di ottobre in Israele, di un nuovo scenario di guerra nella Striscia di Gaza del quale, ancora, sono incerti gli sviluppi sullo scacchiere mediorientale ed europeo.

Resta, inoltre, da tenere in debita considerazione l'accentuarsi di eventi climatici sempre più imprevedibili e dirompenti che spingono



necessariamente gli Stati ad accelerare sull'adozione, non più prorogabile, soprattutto per il raggiungimento degli obiettivi chiave sul clima fissati dell'Agenda 2030, di nuove politiche di transizione energetica e di abbattimento delle emissioni inquinanti. Specialmente nell'ambito dei trasporti, in particolare quelli via mare, per i quali l'adeguamento ai nuovi standard (non ultimo quello derivante dalla direttiva UE 2023/259 sull'applicazione del sistema EU ETS al marittimo) risulta complesso, lento e non privo di ripercussioni negative sull'intero comparto logistico mondiale.

Aspetti, questi, che, nella loro somma, hanno generato una sempre più crescente volatilità e imprevedibilità delle dinamiche dei mercati, un forte balzo dell'inflazione ed un ulteriore acuirsi dell'incertezza geo-politica.

1.2.2 I TRASPORTI MARITTIMI NEL BIENNIO POST-COVID

Come dettagliatamente riportato nel decimo rapporto di SRM "Italian Maritime Economy 2023", *"il trasporto marittimo, che nel 2020 ha mostrato una maggiore resilienza all'andamento altalenante della domanda generato dagli effetti della pandemia, nel 2021, e soprattutto nel 2022, ha presentato un rallentamento, a significare che il conflitto in Europa ha avuto delle ripercussioni importanti. Gli impatti iniziali sul settore dei trasporti marittimi si sono concentrati sulla gestione delle sfide operative intorno alla zona di conflitto e su un regime di sanzioni incerto e in evoluzione. Gli armatori, i noleggiatori e le parti interessate in tutto il settore marittimo hanno rivalutato la loro propensione al rischio e la volontà di sostenere traffici specifici (ad esempio, molte compagnie di trasporto container hanno sospeso gli scali nei porti russi, mentre alcune regioni hanno introdotto controlli doganali supplementari). Questo ha "amplificato" le pressioni sulla rete globale del commercio marittimo, che stava già affrontando notevoli perturbazioni legate al COVID".*

Si è andato dunque, in maniera quantomai rapida, a ridefinire l'intera catena logistica mondiale.

Lo scenario più recente ha visto, infatti, una pressione senza precedenti sull'indice globale della *supply chain*, sospinta da un sostanziale cambiamento della domanda che, stanti i limiti sulla circolazione introdotti dalle norme di contenimento del contagio, ha generato un balzo senza precedenti dell'e-commerce, provocando, a partire dal 2021, un'ulteriore spinta propulsiva sui traffici marittimi con conseguenti congestionamenti nei grandi porti, tempi di consegna dilatati, spesso non rispettati (blank sailing), costi di trasporto in crescita per l'improvviso incremento della domanda globale e, non ultimo, per l'attuale crisi energetica generata dal conflitto russo – ucraino, non ancora del tutto superata.

Sempre nel report annuale di SRM si evidenzia come la ridefinizione delle *supply chain* abbia generato un cambio di paradigma per la logistica, in particolare per il comparto del transhipment che, mai come ora, stante anche l'applicazione dell'EU ETS, rischia di cedere il passo a nuovi scenari come:

- diversificazione fornitori e sub-fornitori con il *reshoring* (ma anche *"back-shoring"*, *"near-shoring"* e *"friend-shoring"*) e la regionalizzazione di filiere strategiche per accorciare distanze, costi e tempi). Sono numerose le società che hanno diversificato i propri fornitori a vantaggio di altre realtà più vicine rispetto ai player cinesi. L'accorciamento delle catene logistiche ha, quindi, avuto l'effetto di limitare le interruzioni delle forniture, il congestionamento dei porti e costi di trasporto maggiorati;
- crisi del modello just-in-time e rivalutazione di un approccio just-in-case, con l'incremento delle scorte di sicurezza e conseguenti spinte alla crescita del mercato della logistica immobiliare dedicato al magazzinaggio, con nuovi insediamenti anche in aree portuali e retroportuali;
- la ricerca di alternative al trasporto marittimo, come quello cargo aereo o ferroviario, ma dai numeri evidentemente limitati rispetto a quelli che il settore dello shipping può quotidianamente garantire.



Particolare ed ulteriore attenzione, per delineare lo scenario internazionale del trasporto marittimo, merita la formale dichiarazione del Governo italiano, che si allinea alla vision europea e statunitense, di non voler rinnovare, dal prossimo mese di marzo 2024, il memorandum of *understanding* (MoU) con la Cina, sancendo, così l'uscita dall'accordo commerciale, firmato nel 2019, per la realizzazione della Belt and Road *Initiative*, altrimenti definita Nuova Via della Seta. Iniziativa che, come analizzato dall'Istituto di Politica Internazionale (ISPI), ha generato un incremento di interscambio commerciale tra i due paesi che passa dai 50 miliardi di dollari del 2019 ad 84 miliardi attuali.

1.2.3 L'AREA MEDITERRANEA

L'attuale contesto economico e geopolitico ha conferito una rinnovata centralità nel settore del trasporto marittimo del Mediterraneo, che si configura sempre più come crocevia dei traffici tra i due emisferi orientale e occidentale del pianeta.

Tra il 2001 e il 2022 il traffico container tra Europa e Asia in entrambe le direzioni è cresciuto a un tasso medio annuo del 4,4%, mentre la rotta transatlantica è aumentata del 2% e quella transpacificca, che rimane comunque la principale in termini di volumi, del 4%. (fonte SRM)

Questi dati trovano conferma anche nei numeri del Canale di Suez, attraverso cui, attualmente, transita il 12% del traffico marittimo mondiale, il 27% dei servizi di linea container, circa il 5% del traffico di greggio, il 10% dei raffinati e l'8% del GNL. Solo nel 2022, le entrate del Canale sono state pari a 8 miliardi di dollari, il 25% in più rispetto al 2021.

Focus a parte merita anche l'andamento delle rotte intraregionali, che continuano a crescere in misura importante, pari al 6,8% medio annuo. Dato, questo, che rispecchia anche l'aumento dello shipping all'interno del Mediterraneo.

Nel 2021 il bacino si conferma, infatti, la principale area in EU27 per traffico marittimo in Short Sea Shipping con 627,8 milioni di tonnellate di merci, concentra cioè il 35,2% del dato europeo. L'Italia si attesta come leader europea per trasporto di merci con questa modalità con 314,5 milioni di tonnellate (dato Eurostat).

1.2.4 LO SCENARIO NAZIONALE

Considerato il loro peso in termini di Valore Aggiunto, porti e shipping sono imprescindibili per l'Italia. Il valore diretto della Blue Economy in Italia è stato, nel 2021, di 52,4 miliardi di euro pari al 3,3% del valore aggiunto complessivo ed è una volta e mezzo quello dell'agricoltura e quasi l'80% del valore aggiunto dell'edilizia (fonte SRM).

All'interno del cluster marittimo, i porti svolgono un ruolo fondamentale di supporto alla internazionalizzazione delle imprese del Paese, dato che in Italia circa il 40% degli scambi di import-export avviene via mare, per un valore a fine 2022 di circa 377 miliardi di euro, una quota seconda in graduatoria solo al trasporto su gomma.

Nel 2022, i porti italiani hanno movimentato oltre 490 milioni di tonnellate di merci, con un incremento dell'1,9% sul 2021 e +0,2% sul 2019.

In particolare, il traffico di rinfuse liquide rappresenta il 35 per cento del totale delle merci movimentate, seguite dal Ro-Ro (pari al 25%), dal settore container (24%), dalle rinfuse solide (12%) e dal general cargo (4%).

È evidente, come, nel corso degli ultimi 10 anni e, in particolare, dal 2019 in poi, si assiste al **sorpasso del segmento ro-ro sui container** facendo sì che i rotabili divengano la seconda tipologia di merci scambiate e la prima in termini di solide (fonte Assoporti). Crescita che ben rappresenta il nuovo paradigma di accorciamento della catena logistiche e che, sui porti italiani, avrà non poche ripercussioni in termini di necessaria riorganizzazione.



1.2.5 IL SISTEMA SARDEGNA

Fin dalla sua istituzione, l'AdSP del Mare di Sardegna ha registrato imponenti livelli di traffico, posizionandosi al vertice dei sistemi portuali italiani nel settore delle merci e al primo posto assoluto per numero di passeggeri oltre le 20 miglia nautiche.

Dal 1° gennaio 2017 al 31 dicembre 2022, nei porti di competenza sono arrivate e partite complessivamente circa 270 milioni di tonnellate di merce e oltre 31 milioni e 767 mila passeggeri, ai quali vanno aggiunti circa 1 milione e 810 mila crocieristi in transito.

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Gen - Sett 2023
TOTALE TONNELLATE	49.705.168	47.613.784	46.250.438	38.345.544	44.064.693	43.888.127	30.513.652
RINFUSE LIQUIDE	28.936.703	28.582.636	27.873.750	22.603.280	25.724.727	26.053.655	17.913.371
RINFUSE SOLIDE	5.031.904	5.107.448	4.098.151	4.169.146	4.425.995	5.593.223	3.196.001
MERCI VARIE IN COLLI	15.736.561	13.923.700	14.278.537	11.573.117	13.913.970	12.241.249	9.404.280
PASSEGGERI TRAGHETTI	4.375.736	4.784.734	4.991.759	2.964.774	4.083.307	4.979.040	4.720.938
PASSEGGERI LOCALI	975.978	1.048.260	1.133.612	492.151	684.505	825.864	739.950
CROCIERISTI	564.041	513.874	441.958	6.908	63.111	220.595	332.454
CONTAINER HINTERLAND (TEUS)	94.215	127.201	116.051	57.844	77.191	85.566	59.533
CONTAINER TRANSSHIPPED (TEUS)	369.725	161.593	35.354	10.562	32.462	54.650	32.335

Nella tabella sopra riportata è possibile prendere visione, in maniera più approfondita, dell'andamento dei traffici nei porti di competenza (Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portovesme, Santa Teresa Gallura, Porto Foxi e Arbatax dal 2021) rivelando, allo stesso tempo, chiari indicatori sull'andamento economico e produttivo dell'isola.

È evidente come il comparto delle **rinfuse liquide**, principalmente petroliferi e raffinati in entrata ed in uscita dal compendio della Saras a Sarroch, sia quello più determinante, rappresenti circa il 60 per cento del totale delle merci movimentate negli scali isolani.

Dato, questo, che posiziona il sistema Sardegna al terzo posto del panorama nazionale, preceduta dai porti liguri e quelli dell'Est Adriatico.

Traffico 16 AdSP per tipologia di merce movimentata

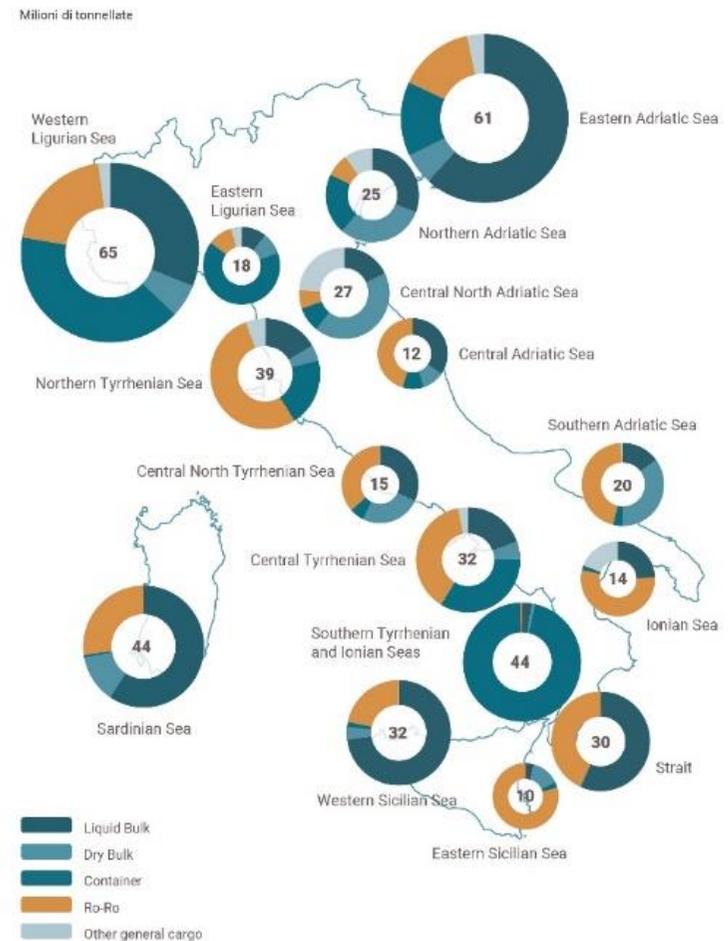


Figura 10 | Fonte: SRM su Assoport



Relativamente alle **Dry Bulk**, la principale componente in entrata - oltre il 50 per cento sul totale - è composta dal carbone; materia prima, questa, che evidenzia chiaramente la quasi totale dipendenza energetica dell'isola da combustibili fossili. Un altro settore da evidenziare è l'import di cereali, concentrato principalmente nel porto di Oristano, destinati all'approvvigionamento dei pastifici isolani e, in parte, alla zootecnia. Tutte e tre le voci, prodotti petroliferi, carbone e grano, nonostante la crisi determinata dal conflitto russo - ucraino, hanno comunque registrato un calo contenuto, grazie alla rapida capacità del mercato di riadattarsi, ricorrendo ad approvvigionamenti fuori dall'area del conflitto (Canada e Francia per i cereali, Australia e altri paesi del Pacifico per il carbone).

Per quanto concerne le rinfuse in uscita, si evidenzia come il comparto dei minerali di cava rappresenti il principale export sardo di materie prime. Al dato complessivo, infine, contribuiscono - per un 27% - anche le **merci varie movimentate su rotabili e contenitori** (questi ultimi in minima parte), aspetto che evidenzia come la logistica sia determinante per un rapido approvvigionamento interno ed una capillare distribuzione oltremare dei prodotti dell'industria isolana.

Sempre relativamente alla movimentazione delle merci, il riepilogo del quadriennio sopra evidenziato tiene conto anche dell'andamento del **settore container** che ha registrato un rapido declino - frutto del repentino disimpegno della società terminalista dal compendio del Porto Canale di Cagliari - fino ad una riduzione del 98 per cento del 2019 e la conseguente revoca della concessione.

Un comparto, questo, per il cui rilancio l'AdSP ha profuso particolare impegno, definendola, in fase di redazione del Piano Operativo Triennale 2021 - 2023, la madre di tutte le battaglie.

Nel dicembre 2019, l'Ente ha messo in atto un processo internazionale di stimolazione di mercato lungo un anno (tempi dilatati dalla sussistente pandemia) che, al di là del mancato raggiungimento dell'obiettivo di individuare da subito un soggetto interessato alla gestione del compendio contenitori del Porto Canale (Pifim nel 2020 e Qterminals nel 2022), ha

consentito di portare a conoscenza dell'intero cluster marittimo mondiale una realtà che ha detenuto e può sicuramente detenere, stanti le nuove dinamiche di mercato, un ruolo di fondamentale importanza nel Mediterraneo.

Resta comunque attiva una crescente movimentazione di container su navi feeder nell'ambito della concessione assentita a Mito. Dato che, come si evince dalla tabella, è quasi raddoppiato nel biennio 21-22. A riguardo, per gli scenari futuri del settore e del Porto Canale, va tenuta in considerazione la nuova attività svolta dall'operatore del gruppo Grendi che, in base a specifico accordo con la multinazionale Maersk, che affianca quello già in essere con MSC, punta ad aggiungere al compendio contenitori del porto canale la funzione di hub logistico per il Nord Africa. Nello specifico, il Gruppo armatoriale danese, sfruttando la posizione baricentrica dello scalo industriale cagliaritano, punta a creare una piattaforma ideale per la distribuzione, sia in modalità Lo-Lo che Ro-Ro, delle merci verso la sponda settentrionale del continente africano, andando così a superare - con un accorciamento della catena logistica e l'affiancamento dei rotabili ai contenitori - i colli di bottiglia del settore nei principali porti di Transhipment della regione. Una tendenza che, già nel prossimo triennio, potrebbe vedere un'ulteriore crescita del comparto del trasporto merci su rotabili nel versante meridionale isolano che, una volta conclusi i lavori del nuovo Terminal RO-RO al porto Canale, punta a conquistare fette di mercato sempre più ampie.

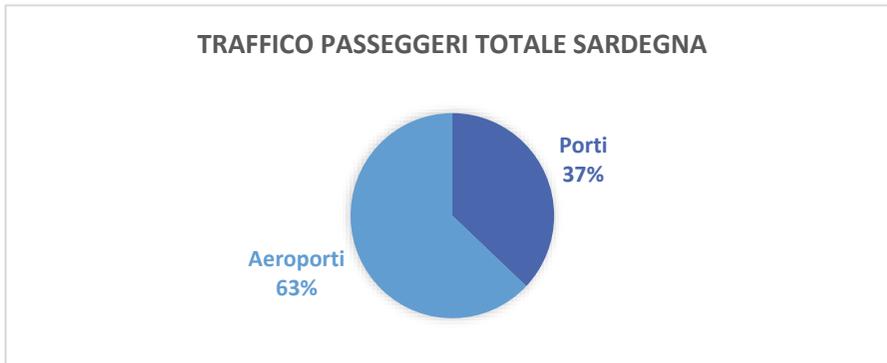
Per quanto riguarda, invece, il **traffico passeggeri**, l'insularità e la vocazione turistica della Sardegna sono

Traffico passeggeri Gennaio - Settembre 2023			
Aeroporti		Porti di Sistema	
Cagliari	3.847.347	210.038	Cagliari
Olbia	2.904.553	3.168.548	Olbia
Alghero	1.231.171	442.893	Golfo Aranci
		899.459	Porto Torres
TOTALI	7.983.071	4.720.938	TOTALI



alla base delle sorprendenti performance degli scali a livello nazionale e non solo.

Su base annuale, i porti di Sistema della Sardegna intercettano circa il 40 % del traffico passeggeri totale da e per l'Isola.

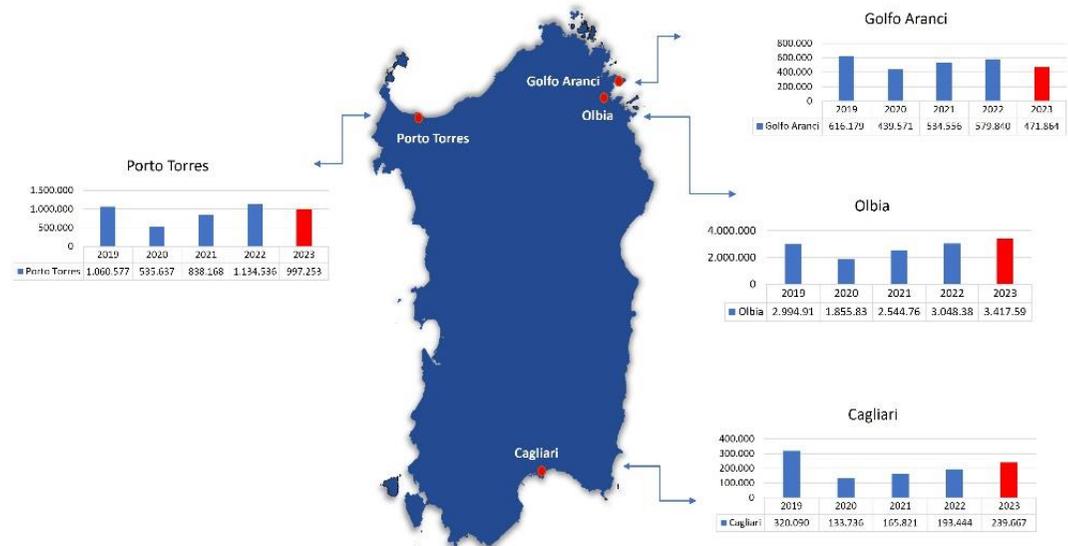


Dopo la pesante crisi economica del 2010 – 2011, il settore ha ripreso gradualmente a crescere, registrando, nel 2019, il nuovo record di 6 milioni e 125 mila passeggeri. Anche nel 2020, nonostante la crisi pandemica ed i blocchi alla mobilità, gli scali sardi, che non hanno mai smesso di operare, hanno saputo contenere il contraccolpo, assestandosi su un meno 41 per cento rispetto al 2019. Ma è nel 2022 che i porti hanno registrato il picco massimo di traffico, con una crescita, seppur lieve rispetto al 2019, che ha colmato il crollo del biennio precedente. Tendenza che è andata confermandosi anche nel 2023, con un ulteriore segno più rispetto all'anno precedente.

In proiezione, il traffico passeggeri da e per la Sardegna per il prossimo triennio dovrebbe assestarsi sui numeri del 2023, confermando il ruolo principale del porto di Olbia, seguito da quello di Porto Torres per il versante occidentale dell'Isola.

Sarà però sempre più volto al misto merci – passeggeri il mercato da e per gli scali isolani. L'entrata in linea, nel 2023, dei nuovi traghetti di maggiore capienza di metri lineari e passeggeri del gruppo Moby (affiancati da unità più grandi rispetto alle precedenti del gruppo Grimaldi) e la graduale dismissione, sulle linee di traffico principali da e per il nord isolano (Livorno e Genova), dei Ro-Ro a favore di Ro-Pax di sempre più grandi dimensioni, apre nuovi scenari per la conformazione dei traffici. Da una separazione netta tra merci e passeggeri, si punterà, proprio con il ricorso al gigantismo navale anche nel cabotaggio, ad una modalità mista che, oltre ad una maggiore sostenibilità economica ed ambientale del trasporto marittimo, detterà nuove regole per la pianificazione infrastrutturale degli scali isolani.

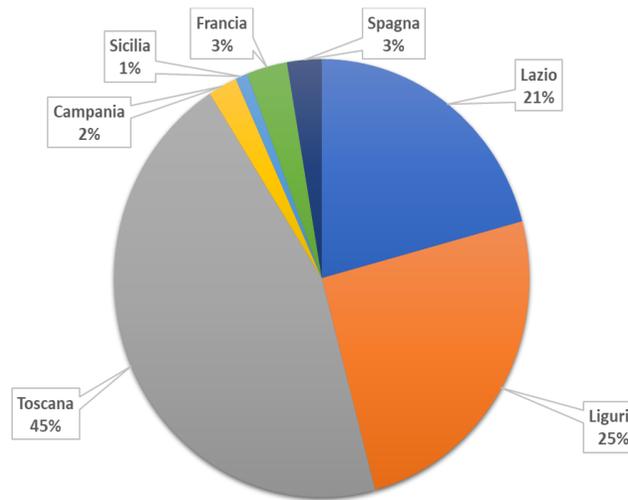
Distribuzione traffici passeggeri 2019 – 2023 (al 30 11)





Distribuzione origine e destinazione dei traffici marittimi passeggeri

Porto	N. Pax
Civitavecchia	980.173
Genova	1.179.134
Livorno	1.948.651
Piombino	173.673
Napoli	106.639
Palermo	45.027
Corsica	38.204
Francia	110.482
Spagna	126.608



Già a partire dal 2024 si prevede una crescita record per gli scali isolani, con un ruolo strategico del porto di Cagliari, proiettato a superare il record del 2017 con oltre mezzo milione di passeggeri, seguito da Olbia che, con il ritorno di Costa Crociere punta, insieme ai numeri che verranno generati dal gruppo MSC, a ritornare sui livelli storici.

Ma, al di là dei risultati del singolo porto, ciò che, in particolare, emerge dall'analisi sull'andamento dell'industria crocieristica nel sistema portuale della Sardegna, è il consolidamento di un processo di compensazione delle fluttuazioni fisiologiche del mercato, che si attua attraverso una redistribuzione dei traffici nei vari scali a vocazione crocieristica. Se lo scalo di Cagliari

Dopo il record del 2017 e l'azzeramento degli scali nel 2020, il **mercato delle crociere** ha segnato una graduale ripresa che, seguendo il graduale allentamento dei restrittivi protocolli sanitari per il contenimento del contagio, si è andata ad assestare nel 2023 con il riequilibrio del coefficiente di riempimento nave che ha riportato i numeri del settore al di sopra dei livelli pre-pandemici.

ha perso una fetta consistente di traffico dal 2017 al 2019, è altresì evidente come gli altri scali di competenza abbiano registrato importanti margini di crescita a due cifre.

È chiaro, quindi, il rafforzamento, anche per il prossimo triennio, grazie anche alla presenza di un'unica "cabina di regia", dell'esperienza del

In appena due anni, il settore ha recuperato il gap generato dal covid e, benché con un numero di toccate nave pari a quasi la metà (effetto gigantismo navale), ha già ampiamente superato i livelli di mercato del 2019.

	2019		2020		2021		2022		Al 30.09.2023	
	Navi	Passeggeri	Navi	Passeggeri	Navi	Passeggeri	Navi	Passeggeri	Navi	Passeggeri
Cagliari	103	257.312	13	6.908	47	57.199	124	151.977	71	258.701
Olbia	67	126.381	0	0	10	5.740	46	62.987	40	65.419
Porto Torres	32	55.665	0	0	2	172	3	4.161	4	961
Golfo Aranci	3	1.824	0	0	0	0	7	1.231	6	1.946
Oristano	7	776	0	0	0	0	2	99	3	7.369
Arbatax					1	64	2	140	1	69
TOTALI	212	441.958	13	6.908	60	63.175	184	220.595	125	334.465



multiscalo. Il sistema portuale sardo, la cui posizione si rivela quanto mai strategica per il settore crocieristico, soprattutto in momenti di particolare emergenza internazionale, si presenta fortemente competitivo nell'attrazione degli itinerari, riuscendo a registrare anche tre toccate nave consecutive nello stesso itinerario. Una nuova tendenza che, nonostante la pronta risposta dei porti, richiede al territorio – come evidenziato nell'analisi di Risposte Turismo – nuove proposte per tenere alto l'appeal ed estendere la “stagionalizzazione” del mercato, ma anche e soprattutto, un'attenta e costante manutenzione delle infrastrutture portuali, in particolare il mantenimento dei fondali nei porti toccati dal gigantismo navale.

1.2.6 LA NAUTICA DA DIPORTO

Un'analisi completa sul valore aggiunto finora generato – e ancora da generare nel prossimo triennio in esame - dai porti di Sistema nell'economia della Sardegna non può prescindere da un focus sul diportismo nautico.

Secondo l'ultimo report sull'Economia del Mare redatto da SRM, con quasi 20 mila posti barca, l'Isola si posiziona al secondo posto tra le regioni italiane, dopo la Liguria, con un peso del 12% sul totale nazionale e del 26% del Mezzogiorno e, sempre in seconda posizione, per posti barca oltre i 24 metri (considerate imbarcazioni ad alto valore aggiunto). Relativamente al moltiplicatore occupazionale ed economico rilevato sul settore, si evidenzia come un occupato ne generi altri 9 nel sistema economico, così come un euro speso, ne attivi quasi 3 nell'economia.

Un ulteriore spunto di riflessione viene dato dallo studio del Gruppo di ricerca del Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali dell'Università degli Studi di Sassari dal titolo “La Nautica in Sardegna: le prospettive di crescita di un sistema economico territoriale tra industria e turismo”. Come evidenziato, *“la nautica, nel suo complesso, considerando la cantieristica e le attività sportive e portuali, rappresenta una filiera di importanza rilevante per l'economia regionale, strategicamente connessa al mercato*

turistico [...] La Sardegna, infatti, è la seconda regione italiana per numero di porti attivi (118) preceduta solo dalla Sicilia e la prima per numero di posti barca disponibili (Fonte: Confindustria Nautica, 2022). Il settore può utilmente essere suddiviso in due principali sottoinsiemi: da un lato la filiera della cantieristica navale e dei servizi a supporto dell'attività sportiva e dall'altro l'attività dei servizi connessi al trasporto marittimo e per vie d'acqua. L'importanza del settore nell'economia sarda è confermata anche dal numero di aziende operative in regione nel 2020, oltre 1.800. La filiera della cantieristica navale e dei servizi a supporto dell'attività sportiva raccoglie oltre 1.600 imprese (587 sono localizzate in Gallura), caratterizzate da una profonda eterogeneità interna sia dimensionale sia organizzativa”.

Maggiormente nel dettaglio, *“sempre più diportisti fanno tappa nelle coste della regione, mostrando una preferenza per la parte nord-orientale, in cui sono presenti il 43,48% dei porti di tutta la Sardegna, il maggior numero di posti barca dell'Isola ed il 66% dei posti di maxi-yacht e giga-yacht. Per quanto riguarda la filiera della cantieristica, in generale, in Sardegna, c'è stato un decremento nel numero medio dei dipendenti aziendali (-9,92%), negli utili aziendali (-42,50%), nei costi del personale (-21,34%) e nella redditività delle vendite (-9,70%), ma un incremento medio nei costi di ricerca e pubblicità (+226,38%)”*. Aspetto, quest'ultimo, che evidenzia, in prospettiva, un incremento della spesa per nuovi investimenti.

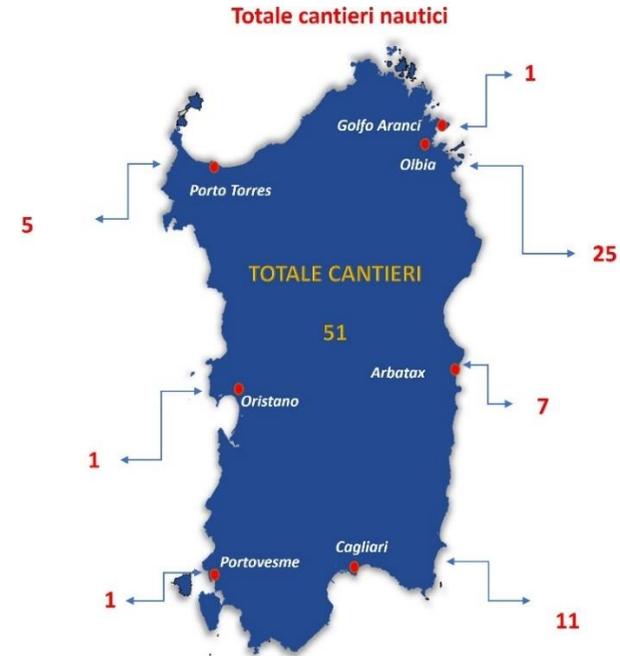
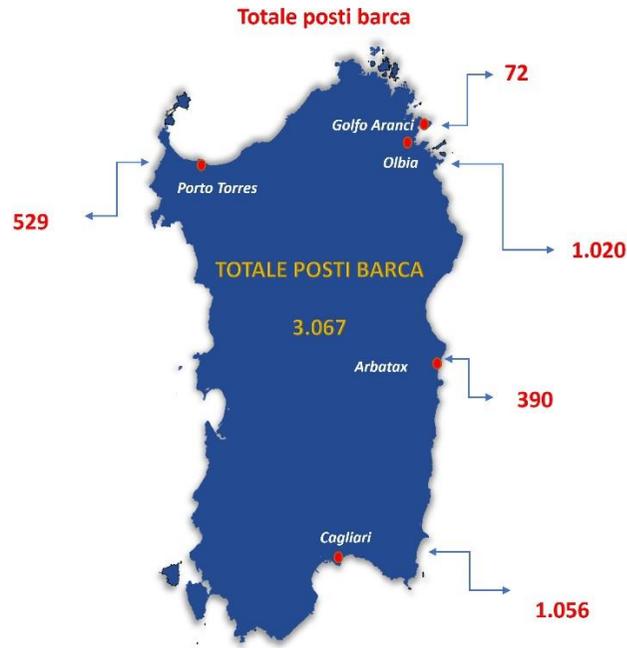
Uno scenario in linea con i numeri relativi alla distribuzione degli approdi, dei punti d'ormeggio e dei porti turistici nel Sistema Sardegna.

Dati che possono essere riepilogati in maniera schematica nella seguente tabella:

Porto di riferimento	Tipologia di imbarcazioni		
	fino a 10 m.	da 10,01 m. a 24 m.	oltre 24 m.
Cagliari	529	491	36
Olbia	713	279	28
Porto Torres	427	94	8
Golfo Aranci	56	16	0
Arbatax	150	190	50
TOTALI	1.875	1.070	122



e, graficamente, nella seguente immagine:



Per approfondimenti sugli interventi strategici, si rimanda al capitolo successivo.

Una governance attenta e sensibile alle dinamiche del settore ha fatto sì che, negli ultimi anni, con il rilascio di nuove concessioni demaniali marittime, e, in prospettiva, con opere di grande infrastrutturazione in parte concluse ed una pianificazione tutt'ora in essere a favore del comparto, la cantieristica della nautica da diporto divenisse un asset strategico per l'AdSP.

Sono attualmente 51 i cantieri nautici che operano nelle aree demaniali marittime di competenza dell'Ente, così schematicamente ripartiti:



1.3 L'HARDWARE

1.3.1 L'AMBITO TERRITORIALE

Con un'estensione globale di banchinamenti di lunghezza pari a circa 30 chilometri, e spazi banchinali e retrobanchinali per oltre 1 milione e mezzo di metri quadri, gli scali di Sistema della Sardegna rappresentano una realtà unica nello scenario nazionale portuale italiano ridisegnato dalla riforma del 2016.

Realtà differenti per vocazione di traffico e fisiologiche criticità, che hanno richiesto all'Ente un particolare sforzo nell'attività di manutenzione degli scali, dei fondali e, in particolare, nella progettazione di nuove opere che, superati i vincoli imposti da norme anacronistiche e dannose per la concorrenzialità della portualità italiana, vedranno la luce nel prossimo triennio.

È il caso, appunto, dell'infrastrutturazione del Porto Canale di Cagliari che, con l'ultima gara d'appalto bandita a fine settembre 2023 per la realizzazione della strada di collegamento tra il compendio e la viabilità della SS 195, giunge finalmente a completamento con la creazione di un vero e proprio *hub multipurpose* dedicato a contenitori, traffico commerciale (nuovo terminal ro-ro), movimentazione delle rinfuse (infrastrutturazione dell'esistente terminal), cantieristica della nautica da diporto (il polo è stato inaugurato nel mese di luglio 2023 alla presenza del Ministro), ma anche insediamenti industriali in ZES e Zona Franca Doganale interclusa (si veda l'autorizzazione unica rilasciata nel mese di agosto alla Nuova Icom). Ma anche del dragaggio del golfo di Olbia, il cui iter, statico da oltre un decennio, si avvia verso le procedure di VIA.



Si riportano, qui di seguito, le schede sintetiche dei porti di competenza di questa AdSP.



1.3.2 I PORTI DEL SISTEMA

CAGLIARI



Il Porto di Cagliari si distingue in tre principali ambiti:

- il Porto Vecchio;
- il Porto Canale.
- Sarroch – Porto Foxi

IL PORTO VECCHIO

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

Dette opere suddividono il porto commerciale in tre distinti ambiti:

1. Bacino di Levante, compreso fra il Molo Ichnusa e la diga foranea di Levante;
2. Porto Interno, compreso fra il Molo Sabauda ed il Molo Ichnusa;
3. Bacino di Ponente, compreso fra la diga foranea di Ponente ed il Molo Sabauda.

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

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



BACINO DI LEVANTE

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

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

- Diga Foranea di Levante: lunghezza 1.850 m, con fondali di 8÷12 m.
- Banchina di San Bartolomeo: lunghezza 280 m, con fondali di 6 m.
- Pennello Sant'Elmo: lunghezza 260 m, con fondali di 6÷7 m.
- Calata Fiera: lunghezza 246 m con fondali di 3,0 m.
- Calata dei Trinitari: lunghezza 300 m con fondali variabili attorno a 4 m.
- Pennello Bonaria: lunghezza 360 m con fondali variabili attorno a 4 m.



- Calata dei Mercedari: lunghezza 415 m, con fondali di 3,5÷5 m.
- Banchina Garau: lunghezza 260 m, con fondali di 7,50 m.

PORTO INTERNO

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

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

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

BACINO DI PONENTE

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

Fanno parte di questo ambito:

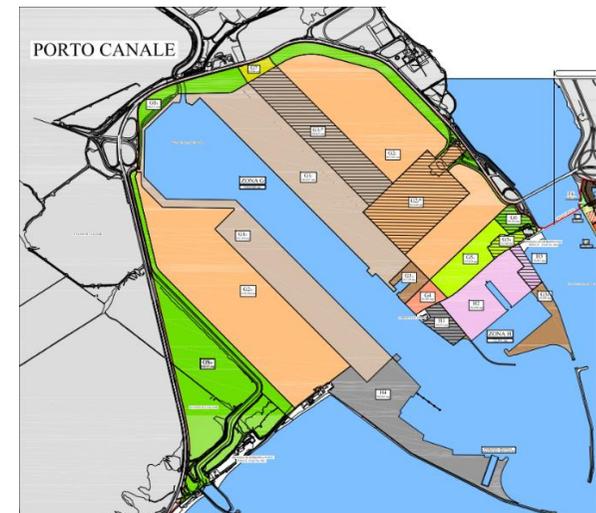
- Molo Sabauda, Lato di Levante: lunghezza 485 m, con fondali di 7÷8 m
- Molo Sabauda, Testata: lunghezza 90 m, con fondali di 10 m
- Molo Sabauda, Lato di Ponente: lunghezza 450 m, con fondali da 10÷12 m
- Calata Riva di Ponente: lunghezza 170 m, con fondali da 8÷12 m
- Molo Rinascita, Lato di Levante: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

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

IL PORTO CANALE

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

Allo stato attuale è banchinato il lato versante Nord-Est del





porto che presenta, nella parte iniziale, a circa 2.000 metri dall'imboccatura.

dell'avamposto, una darsena per servizi, di dimensioni pari 140x70 metri, con fondali di 6 metri.

L'infrastruttura presenta un canale di accesso di 216 m di larghezza con una profondità che varia tra i 21 e i 18 m. Il Bacino di evoluzione ha un raggio di 580 m per consentire le manovre delle unità presso la banchina attrezzata ad Est di 1.520 m e di quella destinata a terminal rinfuse, di 800 m, ad Ovest. La profondità rilevata è di 16 m, con una differenza di marea: 0.25 m.



Nel futuro, non appena terminati i lavori, sarà disponibile, nell'avamposto di levante il Distretto della cantieristica. La cittadella della nautica, che avrà un'estensione di circa 23 ettari, potrà ospitare insediamenti industriali, artigianali e commerciali del settore cantieristico, con particolare riferimento al refitting di yacht anche di grandi dimensioni.

INDICAZIONI SUL SISTEMA DI AVVICINAMENTO

Canale di accesso:

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

DATI TECNICI INTERNI

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

SARROCH – PORTO FOXI



Porto Foxi, situato nel Comune di Sarroch, è considerato il porto delle rinfuse liquide di Cagliari, in quanto ospita i terminali petroliferi della principale raffineria del Mediterraneo, nonché quelli chimici dell'adiacente polo chimico.

Oltre ad un piccolo invaso destinato ai servizi dei terminali ed una darsena per i mezzi navali degli Enti pubblici, sono presenti due importanti strutture a mare su pali con relative pipeline, con le seguenti caratteristiche:

- Isola 1: Lunghezza 460 m - Ormeggiano navi di lunghezza sino a 360 m. con pescaggio massimo di m 20,72;
- Isola 2: Lunghezza 398,5 m - Ormeggiano navi di lunghezza sino a 300 m con pescaggio massimo di 17,3 m;
- Pont. 1: Lunghezza 252,8 m - Ormeggiano navi di lunghezza sino a 210 m con pescaggio massimo di 12,8 m;
- Pont. 2: Lunghezza 252,8 m - Ormeggiano navi di lunghezza sino a 210 m con pescaggio massimo di 11,15 mt;



- Pont. 3: Lunghezza 293,94 m - Ormeggiano navi di lunghezza sino a 230 m con pescaggio massimo di 11,29 m in entrata, mentre in uscita in condizioni di tempo ottimali 12,49 m;
- Pont. 4: Lunghezza 293,94 m - Ormeggiano navi di lunghezza sino a 230 m con pescaggio massimo di 11,58 m;
- Pont. 5: Lunghezza 211,25 m - Ormeggiano navi di lunghezza sino a 170 m con pescaggio massimo di 10,97 m;
- Pont. 6: Lunghezza 211,25 m - Ormeggiano navi di lunghezza sino a 100 m con pescaggio massimo di 7,92 m;
- Pont. 7: Lunghezza 260 m - Ormeggiano navi di lunghezza sino a 180 m con pescaggio massimo di 10,66 m;
- Pont. 9: Lunghezza 227,40 m - Ormeggiano navi di lunghezza sino a 210 m con pescaggio massimo di 7 mt;

- Pont. 10: Lunghezza 222,40 m - Ormeggiano navi di lunghezza sino a 110 m con pescaggio massimo di 7 m;

Pontile ENICHEM, con le seguenti caratteristiche:

- Pont. A1: Lunghezza 300 m. - Ormeggiano navi di lunghezza sino a 212 m con pescaggio massimo di 10,05 m;
- Pont. A2: Lunghezza 145 m - Ormeggiano navi di lunghezza sino a 118 m con pescaggio massimo di 7,02 m.

OLBIA



La realtà portuale olbiese è suddivisa in tre aree:

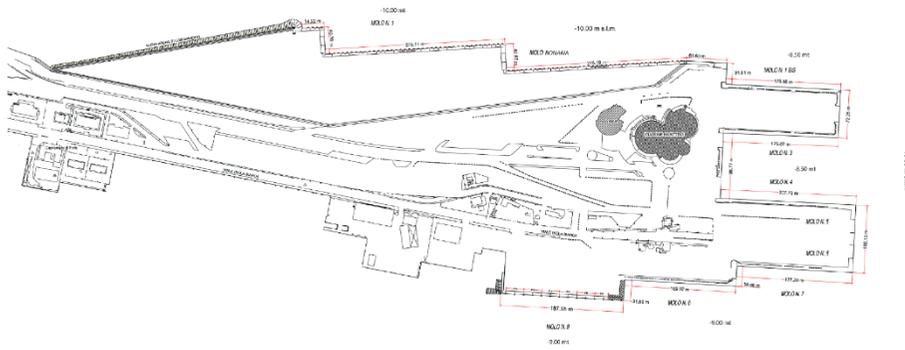
1. Isola Bianca, con otto banchine per le navi ro-ro per il trasporto passeggeri con auto al seguito, mezzi commerciali e altre tre per le navi da crociera;
2. Porto Interno, dove insiste anche l'antico porto romano, destinato al diportismo;
3. Porto Cocciani, inserito nel tessuto industriale della città.



PONTILE ISOLA BIANCA

È costituito da una striscia di terra artificialmente riempita, dove insistono 8 banchine (5 con accosto affiancato” e 3 con accosto “in andana”) più tre dedicate alle crociere.

L’infrastruttura è composta da numerosi piazzali destinati a parcheggio e sosta degli autoveicoli commerciali e dei semirimorchi, per un totale di 107.894 metri quadrati.



All’interno dell’area portuale è situata la stazione marittima, su una superficie utile pari a 7.300 mq, progettata per accogliere fino a 17.000 passeggeri al giorno.

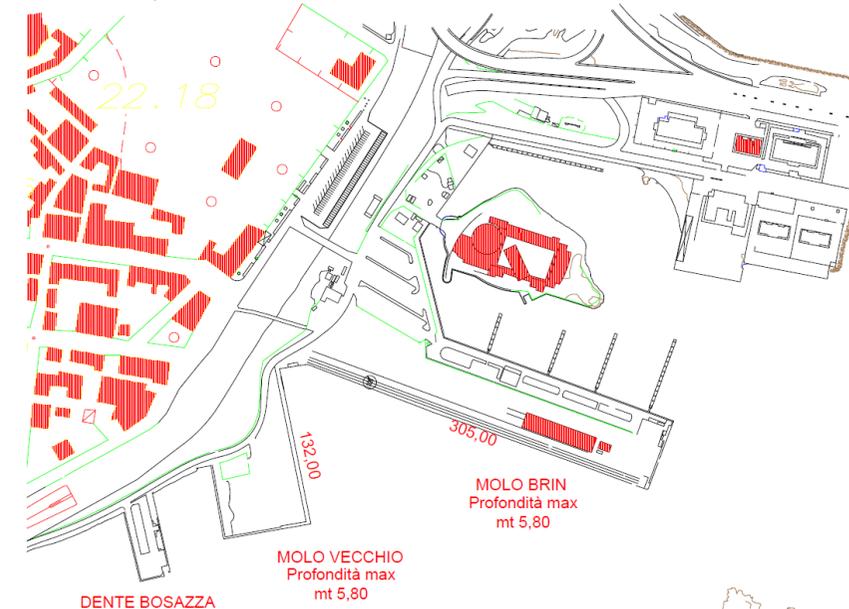
Attualmente la modulazione delle infrastrutture di accosto è la seguente:

- Molo n. 1 – 175,60 mt. di lunghezza;
- Molo n. 1bis – 275 mt. di lunghezza;
- Molo n. 3 – 175,70 mt. di lunghezza;
- Molo n. 4 – 207 mt. di lunghezza;
- Molo n. 7 – 172 mt. di lunghezza;
- Molo n. 8 – 170 mt. di lunghezza;
- Moli nr. 9 – 187 mt. Di lunghezza con ormeggio in andana;
- Molo Bonaria – 275 mt. di lunghezza;
- Moli 2, 5 e 6 – Ormeggi in andana.

PORTO INTERNO

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

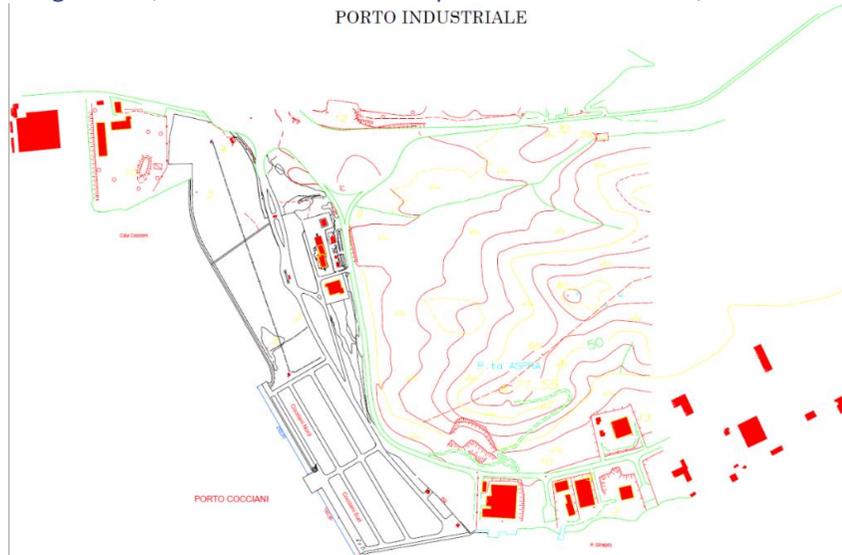
- il Molo Benedetto Brin, lungo 305 mt. e largo 61 mt., attualmente destinato al naviglio diportistico ed alle navi da crociera di piccole e medie dimensioni. Saltuariamente, nei periodi invernali, viene utilizzato per la sosta di piccole navi, anche militari;
- il Molo Vecchio, lungo 132 mt. e largo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





PORTO COCCIANI

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



GOLFO ARANCI



L'infrastruttura portuale di Golfo Aranci si distingue in due ambiti:

1. il Porto commerciale;
2. il Porto pescherecci.

Porto commerciale

Presenta a sua volta due grandi moli con la radice in comune, che formano due invasature per i traghetti:

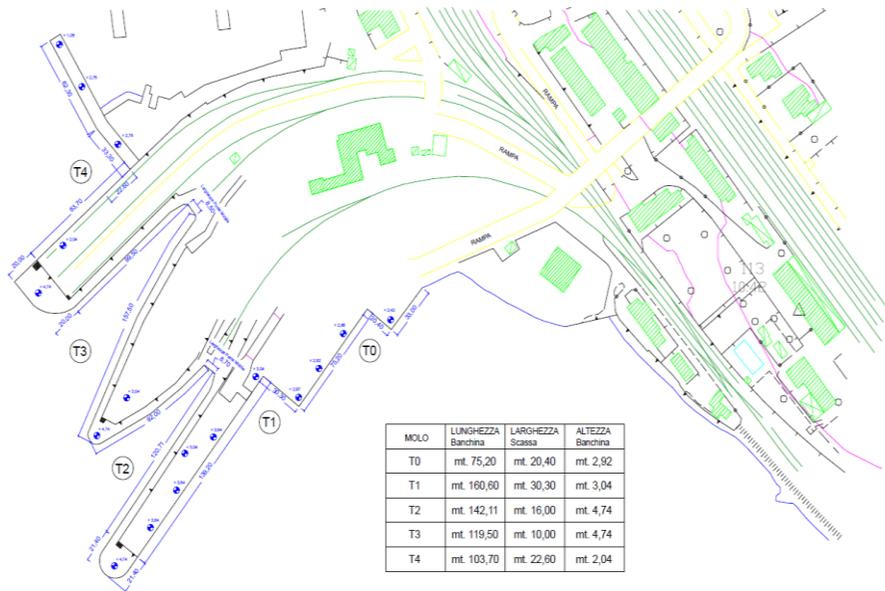
- Banchina commerciale o Molo Sud, della lunghezza complessiva di 200 m e con un pescaggio di -9 m;
- Molo alternativo, dotato di una scassa atta ad accogliere unità con ormeggio in andana, con un pescaggio di -8,5 m, nonché, nell'intersezione della radice, lo sbarco/imbarco di rotabili ferroviari.

Il Porto commerciale dispone complessivamente di 5 punti di accosto:

1. T0 = ml 75,20, scassa 20,40 m;
2. T1 = ml 160, scassa 30 m;
3. T2 = ml 142,11, scassa 16 m;
4. T3 = ml 119,50, scassa 10 m;
5. T4 = ml 103,70, scassa 22 m.



Porto pescherecci, situato a Nord dello scalo commerciale capace di ospitare unità per la pesca e per il diporto.



PORTO TORRES



Gli ambiti portuali di Porto Torres si distinguono in:

- Porto civico;
- Porto industriale.

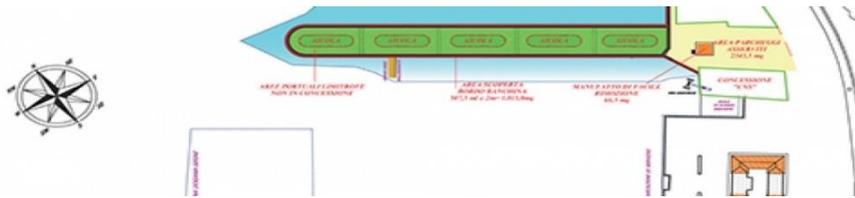
IL PORTO CIVICO

Nel Porto Civico, oltre a alcune strutture destinate al diporto ed alla pesca, sono ubicati i seguenti moli, tutti destinati all'ormeggio di navi passeggeri (ro-pax o navi da crociera):

1. Ponente 1 – 240 m. di lunghezza, pescaggio m. 8, piazzale mq 18.000;
2. Ponente 2 – 180 m di lunghezza, pescaggio m 8, piazzale mq 11.700;
3. Ponente 3 – 193 m di lunghezza, pescaggio m 8, piazzale mq 12.900;
4. Banchina Alti Fondali – 480 m di lunghezza, pescaggio m 7, piazzale mq 8.600;
5. Banchina Segni Dogana – 300 m di lunghezza, pescaggio m 8, piazzale mq 13.000;
6. Banchina Teleferica – 145 m di lunghezza, pescaggio m 8, piazzale mq 5.800;

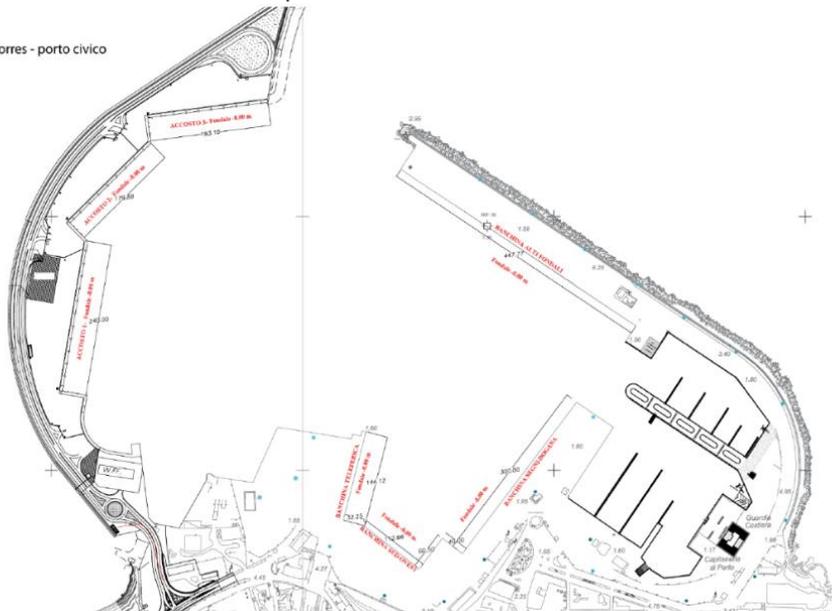


7. Banchina Sud-Ovest- 120 m di lunghezza, pescaggio m 8, piazzale mq 4.400



8. Banchina Nino Pala destinata alla nautica da diporto, costituita da un'area scoperta di poco più di mille metri quadri, uno specchio acqueo di oltre 13 mila e quattrocento, servito da area parcheggi di altri 2 mila e 343 metri quadri, più un manufatto di facile rimozione di altri 66 metri quadri e mezzo.

Porto Torres - porto civico



IL PORTO INDUSTRIALE

Nel Porto Industriale gli ormeggi sono destinati anche al traffico di rinfuse solide (principalmente sabbia, minerali) e containers.

È presente un terminal, specializzato in rinfuse solide, mentre sulla stessa Diga Foranea un ulteriore terminal è specializzato prevalentemente nello scarico del carbone. L'ultima parte della banchina ASI 3 è interessata allo scarico del gas.



L'infrastruttura è dotata delle seguenti banchine:

1. ASI 1 – 300 m di lunghezza, pescaggio m 10, piazzale mq 17.200;
2. ASI 2 – 330 m di lunghezza, pescaggio m 12, piazzale mq 14.600;
3. ASI 3 – 431 m di lunghezza, pescaggio m 12, piazzale mq 10.700;



- 4. Banchina di Riva – 230 m di lunghezza, pescaggio m 8, piazzale mq 20.500;
- 5. Banchina Fiume Santo – 550 m di lunghezza, pescaggio m 18, piazzale mq 13000.

ORISTANO

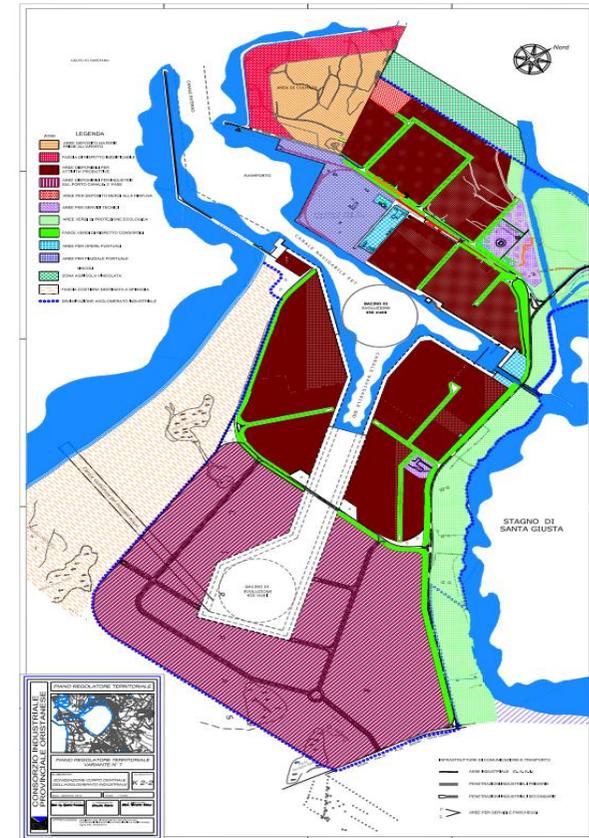


Il porto di Oristano-Santa Giusta è in attività dal 1975 e dispone di oltre 20 ettari di piazzali attrezzati e di 1.600 metri circa di banchine, così ripartiti:

- Pontile ex ENICHEM, lunghezza 24 m, pescaggio 11 m, superficie banchinale 192 mq;
- Banchina di sottoflutto, lunghezza 307 m, pescaggio 11 m, superficie banchinale 122.104 mq;
- Banchina di Riva Est, lunghezza 407 m, pescaggio 11 m, superficie banchinale 30.525 mq;
- Banchina di Riva Nord, lunghezza 500 m, pescaggio 11 m, superficie banchinale 30.000 mq;
- Banchina CWF, lunghezza 250 m, pescaggio 10 m, superficie banchinale 6.603 mq;

- Banchina Martini, lunghezza 348 m, pescaggio 11 m, superficie banchinale 4.872 mq;
- Banchina Bofor, lunghezza 151,30 m, pescaggio 3 m, superficie banchinale 4.090 mq;
- Banchina Cellino, lunghezza 200 m, pescaggio 8,5 m, superficie banchinale 5.280 mq;
- Banchina SSB, lunghezza 32 m, pescaggio 9,5 m, superficie banchinale 856,24 mq;
- Molo Ferro, lunghezza 163 m, pescaggio 9 m, superficie banchinale 2.569 mq;
- Pontile Perlite, lunghezza 36 m, pescaggio 6 m, superficie banchinale 2.446 mq;
- Darsena enti di Stato, lunghezza 172 m, pescaggio 6,5 m, superficie banchinale 2.580 mq.

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





imbarco e sbarco per gli insediamenti produttivi industriali.

Dal 2022, con l'arrivo della prima nave gasiera, è operativo Impianto di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione di GNL. L'impianto è in grado di garantire l'approvvigionamento nei bacini già presenti in Sardegna e, nell'immediato futuro, potrebbe anche alimentare direttamente il metanodotto nel versante ovest della dorsale sarda.

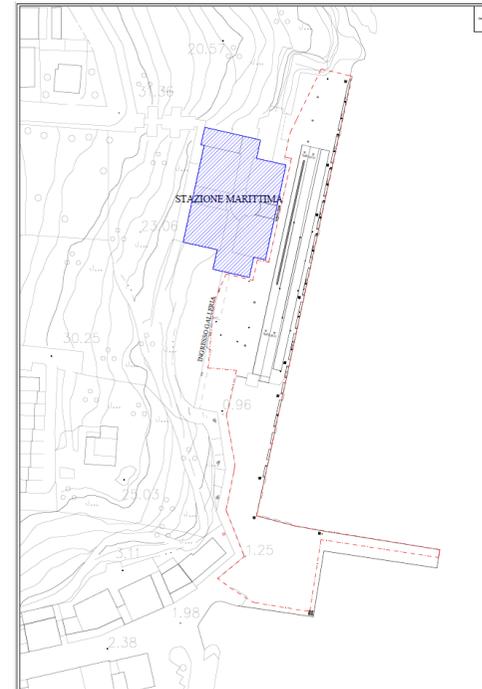
SANTA TERESA GALLURA



Il porto di Santa Teresa Gallura è situato all'interno di una profonda insenatura che si estende per più di 1.5 chilometri nella costa settentrionale della Sardegna.

Il fiordo si sviluppa lungo una direttrice N-S inclinata di 12°N. La parte più esterna del fiordo è anche la più ampia: raggiunge una larghezza di circa 450 m, per una profondità di 400 m. La restante parte del bacino è decisamente più stretta, avendo una larghezza quasi sempre inferiore ai 150 m, fatta eccezione per lo specchio acqueo in corrispondenza del tratto compreso tra il piazzale travel-lift ed il dente d'attracco dei traghetti per Bonifacio.

Come specificato dal d.lgs. n. 169/2016, l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha giurisdizione esclusivamente sulla banchina commerciale dello scalo, la quale ha una lunghezza di circa 160 metri, con un dente per lo sbarco e l'imbarco dei veicoli della larghezza di metri 25 ca., più ulteriori 40 metri di pennello frangiflutti. Il piazzale destinato alle operazioni di imbarco e sbarco ha una superficie di circa 4.400 mq suddivisa, mediante segnaletica orizzontale, in due corsie di pre-imbarco, più una ulteriore corsia laterale di emergenza.



Pertanto, la configurazione dello scalo è la seguente:

1. Banchina commerciale: lunga 160 mt. con fondale di 6 mt. È corredata da n. 8 bitte. Alla fine della banchina è presente un dente di 50 mt. utilizzato per l'attracco dei traghetti di linea e per le navi ro-ro.

I fondali, in corrispondenza della banchina dei traghetti da e per la Corsica si attestano intorno ai 6-8 m per poi ridursi a mano a mano che ci si addentra nel porto turistico.

L'accesso veicolare alla banchina commerciale avviene mediante l'attraversamento di una galleria lunga circa 200 metri e dotata di marciapiede pedonale che, dall'abitato, sbocca nel piccolo piazzale di pre-imbarco, su cui si affaccia una costruzione adibita a stazione marittima, all'interno della quale sono presenti alcune biglietterie, uffici enti di Stato e locali commerciali.



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

PORTOVESME



Il porto di Portovesme è situato presso il territorio del Comune di Portoscuso e rappresenta lo scalo interessato maggiormente dai traffici da e per Carloforte. L'attracco ro-ro per i traghetti che compiono i trasferimenti con l'Isola di San Pietro è situato alla radice del molo di Ponente.

L'infrastruttura presenta un canale di ingresso con profondità di 14-15,20 m, mentre la banchina di carico delle rinfuse ha un pescaggio di 11-12,20 m, che diventano 7,10-9,10 nel terminale delle rinfuse liquide.

Lo scalo è strutturato nei seguenti punti di accosto:

- Banchina Commerciale 1, lunghezza 100 m, superficie banchinale 5.003 mq;
- Banchina Commerciale 2, lunghezza 284 m, superficie banchinale 20.900 mq;

- Banchina Traghetti, lunghezza 50 m, superficie banchinale n.d.;
- Banchina ENEL (non operativa), lunghezza 180 m, superficie banchinale 12.000 mq;
- Banchina Ormeggiatori, lunghezza 20 m, superficie banchinale 1.200 mq;
- Banchina di riva Est, lunghezza 160 m, superficie banchinale 5.400 mq;
- Banchina Eurallumina, lunghezza 437 m, superficie banchinale 10.189 mq;
- Acidotto Portovesme, lunghezza 40 m, superficie banchinale 2.236 mq.

È stata di recente realizzata una scassa per adeguare l'altezza della nuova banchina Nord, da utilizzarsi per l'attracco dei traghetti della linea Portovesme – Carloforte.





ARBATAX

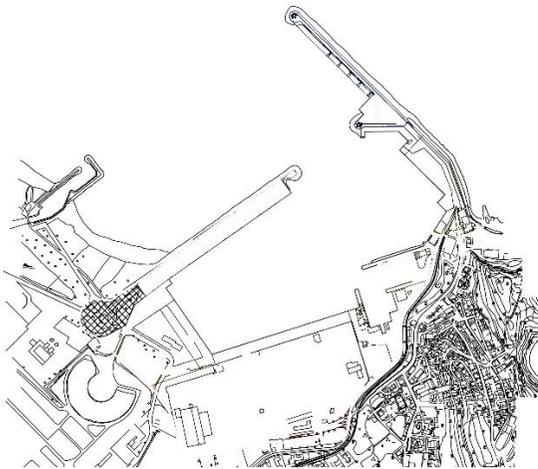


L'area di Sud-Est, compresa tra la Banchina Sud e la Banchina di Levante ospita anche una darsena per i servizi e per il diporto, nonché altre strutture dedicate alla diportistica, con circa 650 posti barca, alla cantieristica nautica e ai servizi a queste connessi.

La configurazione dello scalo presenta 5 punti di accosto commerciali:

- Banchina Sud, lunghezza 327 m, pescaggio 9 m;
- Molo di Levante, lunghezza 183 m, pescaggio 11-12 m;
- Molo di Ponente, lunghezza 417 m, pescaggio 9 m;
- Banchina di Riva, lunghezza 230 m, pescaggio 9 m;
- Banchina Traghetti, lunghezza 280 m, pescaggio 10 m.

Il canale di accesso ha un fondale che varia dagli 11 ai 14 metri, mentre l'imboccatura dello specchio acqueo intercluso dalla banchina di Levante e da quella di Ponente è di 180 m.





1.3.3 I CANTIERI PER IL TRIENNIO 2024-2026

Come approfonditamente delineato nei precedenti Piani Operativi Triennali, l'Ente ha profuso particolare impegno per governare uno sviluppo coordinato dell'intero Sistema portuale e delle sue aree, con il fine preciso di contribuire alla crescita economica e sociale dei porti in sinergia con le città.

Pertanto, non solo infrastrutturazione di banchine e manutenzione dei fondali, ma anche cura e programmazione condivisa con i Comuni per il rilancio dei waterfront in chiave turistica ed il riavvicinamento del tessuto urbano al compendio portuale, con il graduale recupero di spazi da dedicare al tempo libero, ma, anche, allo sviluppo, previo rilascio di concessione demaniale, di attività imprenditoriali.

Questo intento muove da un'attenta attività di programmazione. La programmazione è essenzialmente un piano dettagliato degli approvvigionamenti redatto tenendo conto delle esigenze esistenti dell'ente. Durante la fase di programmazione, l'ente deve definire cosa vuole realizzare (gli obiettivi), con quale strumento (i mezzi), o un appalto o una concessione, e se il risultato sarà ottenuto con fondi propri o con finanziamenti da altri enti (le risorse), nonché i tempi entro cui intende raggiungerlo.

L'articolo 37 del Codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36, recentemente divenuto efficace, disciplina appunto la programmazione dei lavori, nonché degli acquisiti di beni e servizi, per gli interventi superiori o uguali alle soglie comunitarie.

Relativamente all'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, detta programmazione, per il triennio che qui rileva, è contenuta nel "Programma triennale delle opere pubbliche", adottato dal Comitato di gestione con delibera n. 21 del 27 ottobre 2023, unitamente al bilancio di previsione 2024 e triennale 2024-2026.

I principali interventi

Relativamente alla grande infrastrutturazione degli ambiti portuali, il prossimo triennio vedrà l'avvio di numerosi cantieri di rilevanza strategica.

Versante Sud

Nell'ambito delle strategie di programmazione di questa AdSP, riveste particolare rilevanza il *masterplan* che interesserà, in maniera intensiva già dal 2024, il porto canale di Cagliari.

L'intero compendio si prepara a diventare l'hub del sud Sardegna per i traffici commerciali, merci alla rinfusa, contenitori e cantieristica per la nautica da diporto. Una nuova configurazione hardware che accoglierà gli attuali traffici cabotieri del porto storico che, una volta completato il graduale trasferimento, si candida a diventare polo per la nautica da diporto e per il mercato crocieristico.

Il primo step di questa rivoluzione è quello relativo alla realizzazione del nuovo **Terminal ro-ro**, i cui lavori, per un importo di circa 338 milioni di euro (99 dei quali finanziati con fondi complementari al PNRR), aggiudicati nel mese di luglio 2023, prenderanno il via nella prima metà del 2024 e proseguiranno per il quinquennio successivo.



L'opera, situata nel settore occidentale del compendio industriale, prevede complessivamente 6 ormeggi, un bacino di manovra da 11 metri di fondale, e sarà suddivisa in 5 piazzali che ospiteranno circa 2500 stalli per la sosta dei semirimorchi, compresi 52 per lo stazionamento delle merci pericolose.

In linea con gli interventi di infrastrutturazione del terminal rinfuse, anche per quello ro-ro è prevista una consistente azione di mitigazione dell'impatto ambientale con la posa di filari alberati a schermatura dei piazzali, il reimpianto di un consistente numero di esemplari delle essenze autoctone già presenti nell'avamposto (*limonium*, tamerici, lentischi ed olivastri) ed una dotazione nelle aree di sosta delle autovetture di pensiline con pannelli fotovoltaici e 12 stazioni di ricarica per auto elettriche.



Tutte le banchine saranno servite dal *cold ironing* per la riduzione delle emissioni delle navi in sosta.

Il terminal passeggeri, pienamente rispondente ai più evoluti parametri di efficienza energetica e salvaguardia ambientale (grazie anche l'utilizzo di materiali riciclati e riciclabili), sarà strutturato su due livelli. Al piano terra (circa 1800 metri quadri) è prevista un'area pubblica con sala d'attesa, controlli doganali e di security, servizi, ed una riservata per biglietterie, uffici delle forze dell'ordine, della Sanità marittima e ambulatorio di primo soccorso. Al piano superiore (circa 1200 mq) verranno ospitati gli uffici dell'AdSP e un'attività di ristorazione che potrà godere di una terrazza panoramica che sarà accessibile, anche direttamente dalle corsie di imbarco, dai passeggeri con auto al seguito.

Accanto alla stazione marittima, il progetto in gara prevede altri due edifici in corrispondenza dell'accesso ai varchi doganali, dedicati alle attività di controllo degli Enti preposti. Il compendio sarà, quindi, il nuovo punto di riferimento del cluster portuale e sarà ben collegato alla città attraverso il sistema del trasporto pubblico locale e a quello viario esterno.

Su quest'ultimo aspetto si inserisce un secondo cantiere, il cui inizio è previsto nel 2024, relativo alla realizzazione della **strada di collegamento** tra il Terminal Ro-Ro, la rete viaria della SS 195 ed il ripristino della vecchia strada parallela alla linea di costa della sponda ovest (denominata ex SS 195).

L'intervento, il cui importo dei lavori è di circa 10 milioni e 230 mila euro (su un quadro economico di oltre 12), è finanziata, per la quasi totalità, da



fondi PNRR dedicati agli interventi per le ZES (10 milioni di euro) e avrà un duplice scopo. Da una parte, lungo il fronte mare di Giorgino ovest, è prevista un'arteria di accesso diretto al nuovo Terminal RoRo (a 2 corsie per l'immissione o l'accesso dalla SS 195, e a 4 corsie nei restanti 300 metri sino al nuovo scalo). Dall'altra, la realizzazione di un collegamento viario interno tra il compendio rinfuse e lo stesso porto commerciale che, attraverso un'apposita rotonda, agevolerà il traffico dei mezzi pesanti in entrambe le direzioni e alleggerirà il carico trasportistico sulla viabilità urbana della SS 195, attualmente unica strada di accesso alla città di Cagliari dalla zona di Pula, Capoterra e Macchiareddu.



La stessa strada permetterà, inoltre, il completamento della viabilità interna portuale mettendo in comunicazione tutte le aree del Porto Canale, compreso il polo della cantieristica nella sponda opposta. L'intera nuova viabilità sarà dotata di illuminazione pubblica per garantire adeguate condizioni di sicurezza anche per l'intenso traffico di mezzi pesanti nelle ore notturne, e opere a verde, con specie autoctone, a scopo di mitigazione ambientale e schermatura dell'infrastruttura stradale rispetto ai fabbricati esistenti.

Altro tassello del masterplan del Porto Canale è l'intervento di infrastrutturazione delle aree attualmente destinate a **Terminal per le merci alla rinfusa**.



Oggetto dei lavori, di poco superiore ai 19 milioni e mezzo di euro, per una durata massima di 390 giorni, è l'infrastrutturazione del compendio, una migliore connessione con le aree operative ed il riordino degli spazi retrostanti alla banchina di 800 metri di lunghezza, attualmente in terra battuta e privi di servizi e sottoservizi adeguati ad un settore che, nello scalo cagliaritano, genera una movimentazione media di un milione di tonnellate di merci all'anno e si avvia ad una nuova stagione di crescita.

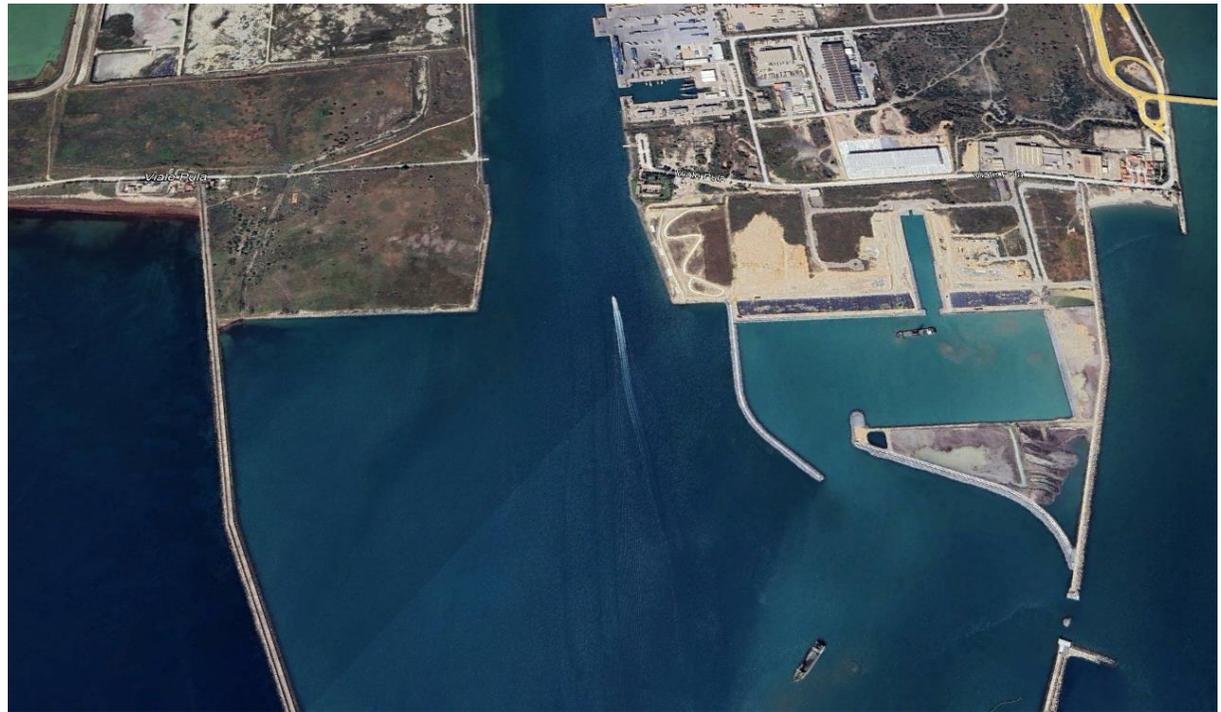


In particolare, l'intervento prevede l'esecuzione di opere di urbanizzazione primaria su circa 280 mila metri quadri di piazzali, che potranno, una volta assentiti in concessione, essere destinati al deposito di merci solide o in colli, in caso di congestionamento del terminal ro-ro che sorgerà accanto nei prossimi anni. Internamente, il progetto a bando di gara prevede una moderna rete viaria primaria (a quattro corsie) e secondaria – entrambe dotate di marciapiedi e di parcheggi – che consentirà ai mezzi pesanti e agli operatori di raggiungere agevolmente i piazzali di stoccaggio delle merci ed i relativi servizi che sorgeranno una volta definiti i titoli concessori alle imprese. Il compendio verrà successivamente collegato al terminal ro-ro mediante una strada interna portuale, retrostante alle casse di colmata, finanziata con fondi PNRR e ZES di 10 milioni di euro, che consentirà di completare il collegamento tra la sponda ovest e quella est del Porto Canale, decongestionando, così, la viabilità cittadina sulla strada statale 195. L'intera fascia perimetrale dell'area rinfuse del Porto Canale sarà piantumata con specie autoctone (siepi, arbusti ed alberi ad alto fusto) che, al di là del mero aspetto estetico e di definizione degli spazi, contribuiranno a mitigare le emissioni in atmosfera delle attività produttive, soprattutto a protezione della zona umida tutelata della laguna di Santa Gilla.

Ultima tessera del complesso mosaico di infrastrutturazione del Porto Canale è quella, inaugurata nell'estate del 2023, che riguarda il più grande centro della cantieristica per la nautica da diporto nel Sud della Sardegna.

Il **Distretto della cantieristica per la nautica da diporto**, situato nell'avamposto Est del compendio, e finanziato dall'AdSP per un importo complessivo di circa 34 milioni di euro, ha previsto, in termini infrastrutturali:

- l'avanzamento dell'attuale linea di costa di poco superiore ai 70 metri e la realizzazione di una banchina di riva di 590 metri di lunghezza;
- l'escavo di un canale interno all'avamposto, per consentire a tutti i lotti un affaccio diretto a mare;
- il dragaggio del fronte avampostuale fino a meno 7 metri di profondità;
- la realizzazione dei moli a protezione dello specchio acqueo antistante ai banchinamenti;
- l'apertura di un varco nella diga foranea di levante di circa 80 metri, per consentire un accesso dedicato alle imbarcazioni destinate al Distretto della cantieristica, evitando, così, la commistione col traffico navale in arrivo e partenza dal terminal rinfuse.





Sulla parte a terra, con circa 23 ettari di estensione, la nuova “Cittadella” della nautica da diporto potrà a breve ospitare insediamenti industriali, artigianali e commerciali del settore cantieristico, con particolare riferimento al refitting di yacht anche di grandi dimensioni, e andrà a colmare buona parte del potenziale ancora inespresso del sud isolano, candidando, così, la Sardegna a diventare – grazie al ruolo già consolidato nel settore del polo di Olbia – hub leader del Mediterraneo.

Come accennato all’inizio del paragrafo, la nuova configurazione hardware del Porto Canale apre, quindi, un nuovo scenario per il processo di riqualificazione del porto storico di Cagliari, sempre più vocato al diporto nautico e alla crocieristica.

Si inserisce, in quest’ottica, la proposta di **Project financing per la nautica da diporto** presentata e aggiudicata, nel mese di febbraio del 2023, all’Associazione Temporanea di Imprese “Marina di Porto Rotondo”.



Per un investimento complessivo privato di oltre 34 milioni di euro, il progetto si articola in tre parti sostanziali:

- la completa riqualificazione e riconversione dell’ex stazione marittima in centro polivalente per servizi alla nautica da diporto e per la fruizione turistica della zona;
- la revisione del sistema di approdo di yacht e imbarcazioni private lungo la Calata Sant’Agostino e
- la sistemazione dello spazio pubblico compreso tra i nuovi approdi e la calata di via Roma.

Relativamente al primo punto, è prevista la totale ricostruzione del vecchio terminal passeggeri, che si svilupperà su tre livelli più uno interrato adibito a locali tecnici. Nella nuova configurazione, il piano terra della struttura sarà dedicato a servizi per la nautica da diporto con reception, sala d’attesa, uffici del personale e della sicurezza, servizi igienici, deposito bagagli, ambulatori per il primo soccorso, ma anche attività commerciali e di ristorazione con spazi all’aperto fronte mare e piscina a sfioro. I piani superiori, invece, ospiteranno 36 camere, un’area benessere con palestra e spa, una piscina e terrazze panoramiche. L’intero edificio, nella nuova variante progettuale, sarà sormontato da una pensilina forata in vari punti per riprendere i disegni dei tappeti della tradizione locale e, con particolari accorgimenti architettonici, sarà ispirata alla forma di una vela sorretta da pali d’acciaio che richiamano gli alberi delle imbarcazioni.

Riguardo alla portualità turistica, l’intervento prevede l’utilizzo dell’attuale assetto anche per i mega yacht. In dettaglio, il molo Sanità, lato di ponente, ospiterà 11 ormeggi per imbarcazioni tra 30 e 40 metri. Altri 15 punti, per navi da diporto dai 20 sino agli 80 metri, verranno sistemati lungo la Calata Sant’Agostino attraverso la traslazione dell’attuale attracco dei traghetti di circa 190 metri dall’attuale radice con il posizionamento (a carico del proponente), di un nuovo pontone galleggiante che avrà funzione di scassa.

Per quanto riguarda, infine, lo spazio pavimentato della Calata Azuni, è prevista la sostituzione della superficie asfaltata con una lastricata in pietra, in continuità con il resto della pavimentazione della passeggiata lapidea presente nel Porto. Per tutto lo spazio pubblico circostante, si procederà con la razionalizzazione delle aree verdi e pedonali. Verrà mantenuta la



viabilità carrabile attuale più a ridosso di via Roma, servita da parcheggi e separata dalla restante parte con ampi spazi a verde, mentre una nuova pista ciclabile a doppia percorrenza di quasi 400 metri correrà parallelamente ai percorsi carrabili, dalla rotonda della Calata Azuni sino alla Darsena, creando un nuovo asse di collegamento per la mobilità alternativa con le piste ciclopedonali già presenti. Lo spazio pedonale pubblico vedrà l'alternarsi di percorsi pavimentati in pietra, in legno ed aree verdi.

Alla base del Molo Sanità, in posizione baricentrica del progetto, verrà realizzata una piazza lastricata in pietra calcarea, che ospiterà un'ampia fontana di forma rettangolare, a sfioro e le 3 sculture di Pinuccio Sciola, che verranno valorizzate mediante apposita illuminazione scenografica. Nella fase successiva ai lavori, che partiranno nel corso del 2024, l'aggiudicatario curerà la futura gestione funzionale ed economica dell'opera con la corresponsione di un canone annuale.

Non meno rilevanti, per lo sviluppo futuro degli altri porti del Sud Sardegna, gli interventi programmati su **Oristano, Arbatax e Portovesme**.

Relativamente al primo scalo, con il ricorso ai finanziamenti PNRR e PNC, misura M2C1_I_2.1, l'AdSP potrà avviare il progetto di ristrutturazione, adeguamento distributivo e impiantistico dell'edificio dell'**ex Caserma dei VV.FF** di Oristano. Scopo dei lavori è il ripristino, nella sua totalità, dell'edificio un tempo adibito a caserma, per realizzare gli uffici dell'AdSP ed il Punto di Controllo Frontaliero (PCF) del Ministero della Salute, Direzione generale sanità animale e farmaci veterinari. L'opera, che rientra all'interno del "Regime 1", è conforme agli obiettivi ambientali di cui al principio "Do Not Significant Harm" (DNSH), pertanto contribuisce in modo sostanziale ai 6 obiettivi della tassonomia europea per la sostenibilità degli investimenti.

Sempre in ambito di operatività dello scalo del Sud Ovest, obiettivo dell'AdSP è la realizzazione della **nuova linea di security portuale**. Processo che consentirà una definitiva definizione delle aree operative portuali che

verranno dotate di appositi varchi di controllo, impianti di videosorveglianza e *check point*.

Per quanto riguarda lo scalo di **Arbatax**, ultimo ad essere inserito nella giurisdizione dell'AdSP, il prossimo triennio richiederà un particolare sforzo per il potenziamento dell'operatività del compendio portuale.

A prosecuzione degli interventi per la manutenzione straordinaria della Banchina di Riva e di sistemazione delle briccole d'ormeggio del molo di Levante, già dall'inizio 2024 si procederà con la gara d'appalto per l'intervento di manutenzione straordinaria dell'**impianto di illuminazione**. Contestualmente, si procederà con la manutenzione dell'edificio **ex Dogana** che, una volta riqualificato, ospiterà un primo presidio dell'Ente, *in primis* gli uffici della security portuale.

Altri interventi previsti, il consolidamento e la sistemazione dei **piazzali del Molo di Ponente** ed il **dragaggio del bacino di evoluzione**.

Una volta ottenuto il via libera per il finanziamento di 10 milioni di euro da parte del MIT, l'AdSP procederà al necessario intervento di riqualificazione e potenziamento dello stabile attualmente adibito a **stazione marittima**.

Altri interventi consistenti, fra tutti il banchinamento del **Molo di Levante esterno**, per un valore stimato di 20 milioni di euro, saranno subordinati all'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale che, come quelli degli altri porti, una volta conclusa la procedura di redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema, potrà prendere corpo. Resta prioritaria l'attenzione al comparto della **nautica da diporto**, per la quale si prevede di realizzare 3 scali di alaggio e varo sulla banchina di riva, fondamentali per l'opera di graduale trasferimento di parte della portualità dall'attuale porzione confinante col polo produttivo della Saipem.

Relativamente a **Portovesme**, assume rilevanza centrale il dragaggio della parte del bacino portuale antistante alla Banchina Est.



Versante Nord

Sul quadrante settentrionale isolano, riveste rilevanza strategica l'intervento, che partirà entro il primo semestre 2024, per la realizzazione dei lavori di prolungamento dell'**Antemurale di ponente** e la **resecazione della banchina alti fondali** del porto civico di **Porto Torres**.



Un'opera il cui iter è stato avviato nel lontano 2013 con la sottoscrizione, tra ex Autorità Portuale e Regione Sardegna, della convenzione prevista dalla Programmazione Attuativa Regionale FSC 2007/2013, dedicata alle attività di adeguamento delle infrastrutture portuali di rilievo nazionale. Percorso che, due anni più tardi, ha visto l'aggiudicazione dei lavori alla

Sales Spa, per un totale di circa 29 milioni e 241 mila euro (pari al 18,61 per cento di ribasso sull'importo a base d'asta). L'inizio lavori è stato anticipato, in fase preliminare, da specifiche attività *ante operam* - in atto per buona parte del 2023 - previste dalle prescrizioni imposte dal Ministero dell'Ambiente col Decreto VIA nel mese di febbraio del 2021.

Si tratta, principalmente, di monitoraggi sulle correnti e sulla presenza di cetacei; rilievi topo – batimetrici, indagini preventive per la presenza di eventuali residuati bellici, spostamento del fortino, caratterizzazione dei sedimenti; per concludere con interventi di espianto e reimpianto, in aree limitrofe a quelle dei lavori, della posidonia e l'installazione di dissuasori antistrascico - con funzione anche di ripopolamento ittico - nel Parco naturale marino dell'Asinara. L'avvio definitivo del cantiere è previsto entro la prima metà del 2024 e interesserà tutto il prossimo triennio.

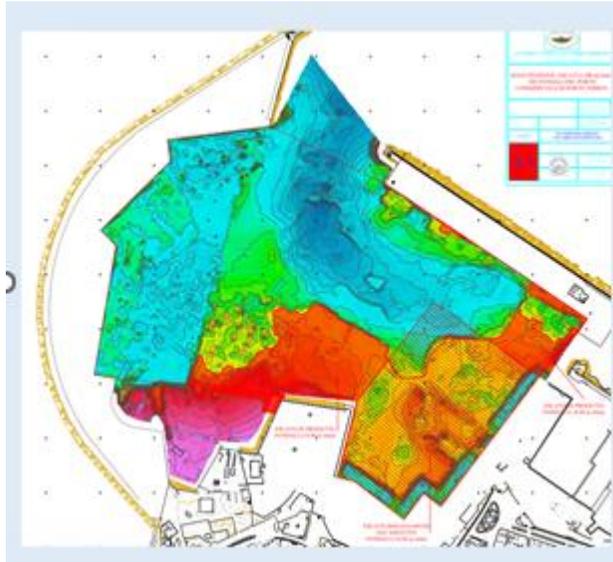
Ulteriore opera, rientrante nel complesso processo di rilancio del lungomare e di recupero dei fabbricati presenti in ambito demaniale, è la riqualificazione del **Mercato Ittico di Porto Torres**.





Il manufatto, in totale stato di abbandono, è stato trasferito all'AdSP attraverso l'accordo, siglato nel dicembre 2017, con la Regione Sardegna ed il Comune. Nel mese di dicembre del 2022, i lavori sono stati aggiudicati alla società SIRIMED, consorziata del gruppo bolognese ACREIDE, per un importo di 2 milioni e 752 mila euro. Gli interventi, che andranno avanti per tutto il 2024, prevedono un riassetto della distribuzione interna dei locali del fabbricato; il completamento delle finiture e degli impianti ad elevato efficientamento energetico; la realizzazione della copertura e delle pareti esterne con particolari accorgimenti architettonici. Internamente, invece, è prevista la suddivisione del plesso in quattro aree: uffici dell'Autorità di sistema portuale, una sala conferenze da circa 170 posti che conserverà la gradinata dalla tipica forma a ventaglio e un centro servizi per il porto da adibire ad uffici del cluster portuale. La parte nord della struttura, infine, potrà essere destinata, in futuro, a mercato ittico, con la previsione di una grande sala centrale, area servizi per celle frigorifere, una cucina, depositi, uffici, servizi igienici e locali tecnici. La zona esterna, di circa 6 mila metri quadri, sarà dotata di accesso carrabile con posti auto ed una sistemazione a verde con essenze autoctone.

Contestualmente, nello Scalo Commerciale di Porto Torres, sono state avviate tutte le rilevazioni propedeutiche alla stesura del progetto definitivo, il cui importo stanziato, pari a 7 milioni di euro, consentirà di intervenire per risolvere definitivamente l'annosa questione della mancanza di adeguati **fondali nel bacino** di



evoluzione, che passerebbe da – 8 a – 10 metri di profondità, consentendo, così, la non più prorogabile razionalizzazione dello scalo del Nord Ovest e la separazione dei traffici passeggeri - che si concentrerebbero proprio nel porto Civico (moli di Ponente, Dogana Segni e Alti Fondali), per la cui protezione è in fase di realizzazione l'Antemurale di ponente – da quelli merci, destinati, invece, al porto industriale.

Sempre nell'ottica di garantire la piena operatività degli scali portuali, ma soprattutto una pianificazione che, nel prossimo triennio, possa risultare perfettamente in linea con le strategie di mercato, in particolare quelle legate al gigantismo navale quale evoluzione sostenibile del settore dello shipping, si inserisce il progetto per il **dragaggio dei fondali** del porto di **Olbia** che, al pari degli interventi sopra descritti, rappresenta un obiettivo centrale per la governance di questa AdSP.



Nel corso degli ultimi anni, grazie anche all'apporto degli Accordi Quadro, sono stati effettuati regolari interventi di livellamento della quota minima esistente nella canaletta di accesso al porto dell'Isola Bianca, del bacino di evoluzione e lungo le banchine.



Pur garantendo questi la piena operatività del bacino portuale che, si evidenzia, è soggetto ad interramento per la peculiare conformazione di fiordo naturale, l'AdSP ha avviato, nel 2020, le procedure l'opera di dragaggio dei fondali (affidate alla Seacon S.r.l.).

Il progetto, il cui costo è stimato in oltre 90 milioni di euro, è attualmente sottoposto a procedura di valutazione di impatto ambientale. Obiettivo dell'AdSP è quello di riportare la profondità della canaletta di accesso al porto ad un minimo di 11 metri e degli specchi acquei antistanti alle banchine a non meno di 10. Specifiche, queste, fondamentali per mantenere alto il livello di competitività dello scalo del Nord-Est, specialmente dopo l'entrata in linea di traghetti (e quindi non solo navi da crociera) di grandi dimensioni che, soprattutto nel periodo estivo, con l'incremento dei movimenti giornalieri, hanno comportato il pieno utilizzo delle infrastrutture portuali dell'Isola Bianca, evidenziando, così, la necessità di nuovi interventi, in particolare sul porto industriale di Cocciani, per superare il congestionamento dello scalo passeggeri.

L'infrastruttura "green"

Infrastrutturazione, ma anche sostenibilità e transizione energetica. Due aspetti che caratterizzano il salto di qualità che questa AdSP ha avviato nel mese di giugno 2022, con l'avvio dell'iter per la progettazione di fattibilità tecnico-economica per la realizzazione e messa in esercizio di un impianto di on-shore power supply, (*cold-ironing*) per l'alimentazione elettrica delle navi in sosta nei porti di Cagliari (Porto storico e Porto Canale), Olbia - Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme.



Per il progetto, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - Fondo complementare DL 59/2021, ha destinato complessivamente 70 milioni e 830 mila euro di finanziamenti.

Sette gli impianti previsti:

1. 22 MW di potenza per Olbia (21,56 milioni di euro);
2. 3 MW per Golfo Aranci (2,4 milioni di euro);
3. 0,6 MW per Santa Teresa Gallura (500 mila euro);
4. 0,6 MW per Portovesme (500 mila euro);
5. 15 MW per Porto Torres (12,75 milioni di euro);
6. 22 MW per il Porto Storico ed il Terminal Ro-Ro di Cagliari (20,9 milioni di euro)
7. 13 MW per il Porto Canale (12,2 milioni di euro).

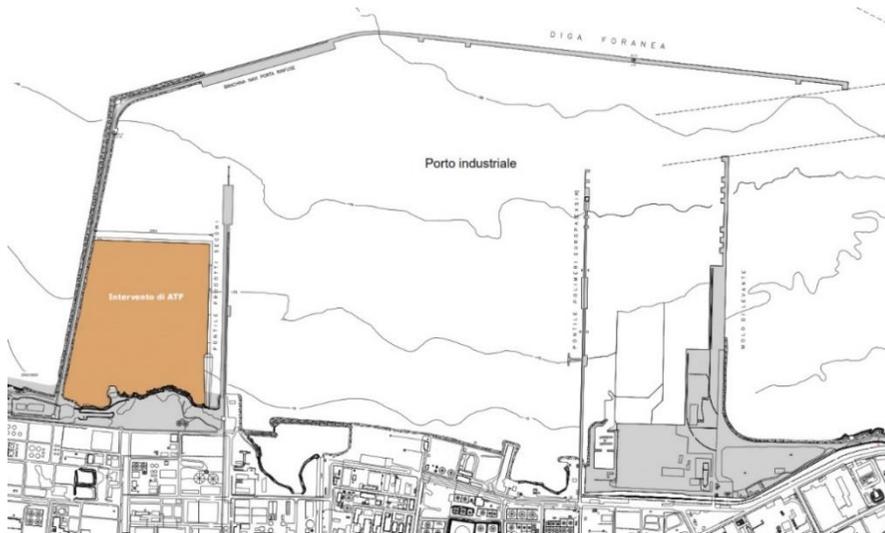
La procedura di gara si è conclusa nel mese di dicembre del 2023 con l'individuazione del Raggruppamento Temporaneo di Imprese che realizzerà, sotto forma di appalto integrato, il progetto definitivo, esecutivo ed i lavori di messa in opera dell'impianto (entro 400 giorni dalla firma del contratto).



La pianificazione per lo sviluppo dei traffici commerciali

Contestualmente alla realizzazione dei suddetti interventi, l'AdSP del Mare di Sardegna ha avviato una stagione pianificatoria consistente che trova negli Adeguamenti Tecnico Funzionali gli strumenti programmati su Porto Torres ed Olbia la chiave di volta per il potenziamento delle performance degli scali.

Relativamente allo scalo del Nord Ovest, la proposta sottoposta al Comitato di gestione nel mese di luglio del 2023 è quella di un **Adeguamento Tecnico Funzionale** al Piano Regolatore vigente che, nel tratto di bacino portuale tra la radice della diga di sopraflutto ed il pontile (non più utilizzato da un decennio) dei Prodotti secchi Eni, prevede la realizzazione di un **ampio piazzale** da destinare alle operazioni portuali dello scalo di **Porto Torres**.



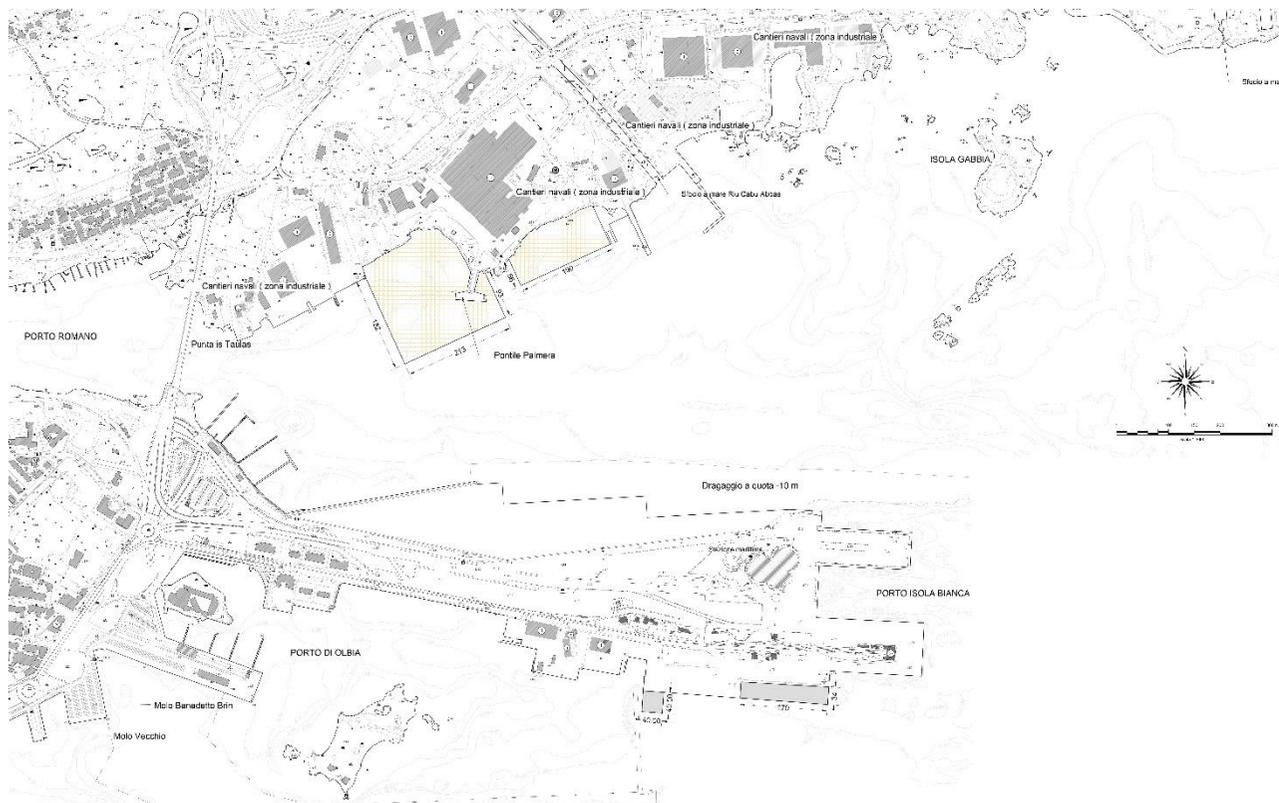
L'ATF (che attende l'approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici) introduce una sostanziale modifica in incremento delle dimensioni previste dal PRP, con la creazione di una vasca di colmata di 310 mila metri quadri e capacità di 2,3 milioni di metri cubi. L'infrastruttura, che andrà ad accogliere i materiali di risulta delle operazioni di dragaggio

del bacino commerciale di Porto Torres e parte di quelli provenienti dagli altri scali di competenza dell'AdSP (ad esempio il dragaggio di Olbia), sarà delimitata da una fila di cassoni cellulari di modo che la stessa, una volta giunta a saturazione, possa essere utilizzata a stralci funzionali per soddisfare nuove esigenze operative del porto.

Sempre in argomento, nel mese di luglio del 2022, il Comitato di Gestione ha approvato la proposta di **revisione degli ormeggi del porto dell'Isola Bianca** e la **creazione di una vasca di colmata nella sponda Nord**. Nello specifico, per il primo punto è previsto il prolungamento del molo 9 (inglobando l'attuale molo 8), fino all'allineamento con la scassa del molo 7, così da ottenere una nuova banchina operativa lunga 316 metri e, quindi, perfettamente adatta ad accogliere anche le navi da crociera di ultima generazione. Modifica, questa, che, comunque, non priverà il porto dell'Isola Bianca di un prezioso accosto per i traghetti.

L'ATF, infatti, prevede la realizzazione, alla radice del molo 9, di un dente di attracco di lunghezza e larghezza pari a 40 metri, tale da consentire il normale svolgimento delle manovre dei mezzi in imbarco e sbarco dai traghetti che potranno ormeggiare nella nuova banchina in assenza di navi da crociera.

In corrispondenza del pontile Palmiera (lato Nord del porto), si prevede la realizzazione di una vasca di colmata che accoglierà i materiali di escavo della canaletta e del bacino portuale già in avanzata fase progettuale. La configurazione della vasca - che preserverà lo sperone roccioso a Est della radice del pontile - avrà una superficie complessiva pari a 55.600 metri quadri, con una capacità di contenimento pari a 212.000 metri cubi e sarà in grado di soddisfare esigenze di espansione della fiorente industria cantieristica insediata nella sponda settentrionale del Golfo olbiese.



La pianificazione per lo sviluppo del comparto della nautica da diporto.

Come anticipato nel capitolo relativo ai traffici, il comparto del diporto nautico rappresenta un asset strategico per l'AdSP. In tale ottica, a partire dal 2019, è stato dato impulso per l'avvio di un adeguamento degli strumenti pianificatori vigenti alle nuove dinamiche del mercato.

In tale direzione, per il **porto di Cagliari**, è stata intrapresa l'azione di graduale trasformazione del porto storico che, con l'ATF e la Variante Localizzata al PRP, verrà interessato da una modifica delle destinazioni d'uso su gran parte del waterfront, consentendo l'utilizzo dello specchio acqueo compreso tra il Molo Sabauda e il Sanità per l'ormeggio di

imbarcazioni da diporto e la creazione di una marina di grandi dimensioni in grado di accogliere anche i maxi-yacht. Spinta pianificatoria propulsiva che, come ampiamente descritto nel capitolo relativo alle opere previste per il prossimo triennio, ha determinato la presentazione della proposta di *project financing* che riqualificherà tutta l'area sopra richiamata.

Per quanto riguarda il nord Sardegna, sono due gli Adeguamenti Funzionali al PRP adottati dall'Ente per il porto di Olbia.

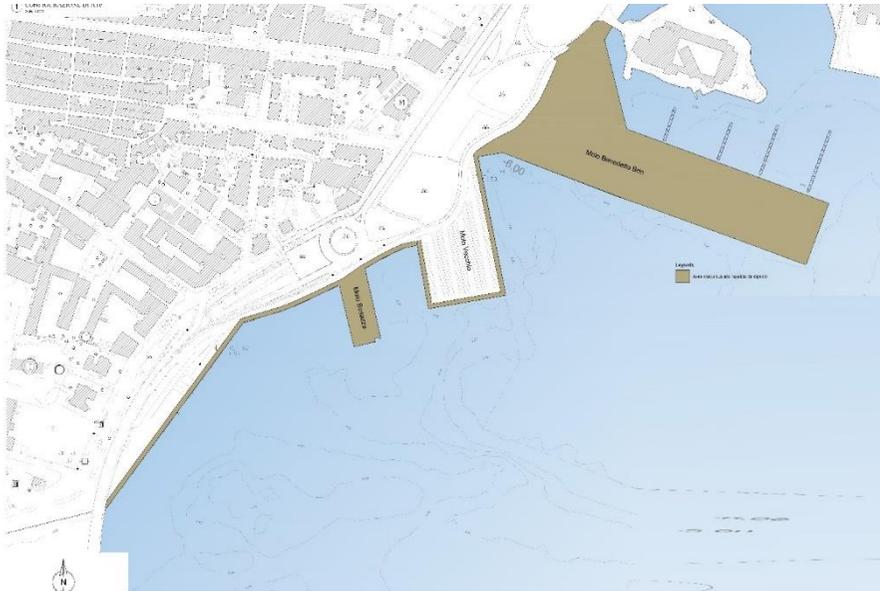
Il primo, il cui iter si è concluso positivamente, nel luglio 2023, con il rilascio alla società Quay Royal di una concessione trentennale sulle aree demaniali marittime del **Molo Brin** – incluso il relativo ex Magazzino portuale - per la realizzazione di un approdo per la nautica da diporto. Provvedimento a chiusura di un iter lungo e complesso che, una volta completati i lavori di riqualificazione degli spazi,

trasformerà parte del vecchio porto commerciale di Olbia nel cuore pulsante del diporto per il segmento dei mega yacht. Sulla base del progetto presentato dalla società ed in ottemperanza all'Adeguamento Tecnico Funzionale al PRP vigente approvato nel mese di marzo del 2021, infatti, sono previsti 17 nuovi posti barca con ormeggio poppiere per imbarcazioni da 45 a 140 metri di lunghezza. L'ex Magazzino portuale, invece, nel rispetto delle prescrizioni della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio, sarà sottoposto ad una profonda ed attenta attività di riqualificazione estetico – funzionale, in adeguamento alle esigenze operative della darsena. Il capannone, che ha una dimensione di circa 800



metri quadri, una volta recuperato potrà ospitare gli uffici di gestione del porto, un locale adibito a servizi ed un altro per la ristorazione.

Il secondo ATF, adottato in Comitato di gestione a fine novembre 2023, estende la medesima funzione e destinazione anche nella restante parte

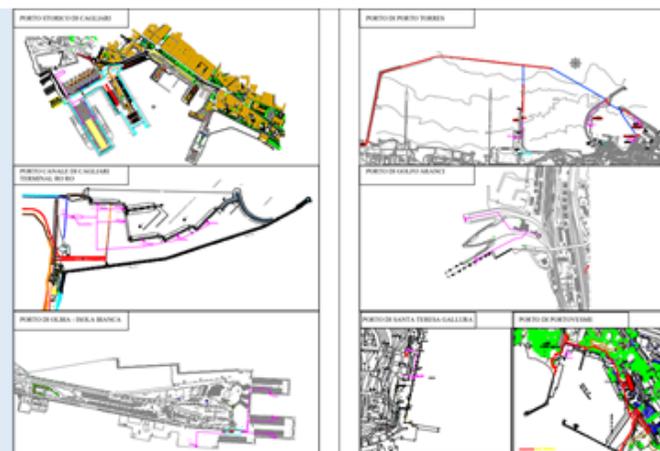


che comprende la testata del **Molo Vecchio, il Molo Bosazza e tutto il perimetro a mare di Via Poltu Ezzu**. Circa 650 metri di spazi banchinali che, una volta ottenuto il parere favorevole del Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici, potranno essere destinati, previo rilascio di apposita concessione demaniale marittima, alla diportistica, trasformando così, in maniera definitiva ed ordinata, il compendio portuale olbiese in volano per il comparto nautico, cantieristico e turistico ricreativo.

I due provvedimenti ben si integrano con quello ulteriore, relativo alla creazione di una vasca di colmata nella sponda nord del golfo olbiese che andrà ad incrementare la capacità ricettiva del fiorente polo della cantieristica della nautica da diporto.

SARDEGNA

PROGETTAZIONE DEFINITIVA ED ESECUTIVA E AI LAVORI DI COSTRUZIONE E MESSA IN ESERCIZIO DI UN IMPIANTO DI ON-SHORE POWER SUPPLY (COLD-IRONING) PER L'ALIMENTAZIONE ELETTRICA IN MT DI NAVI DA CROCIERA E DI VARIO TIPO. CIG 99181479D1



Anno di inizio:

2023

Anno di fine:

2026

Costo totale €:

70.830.000,00

Descrizione

Progettazione definitiva ed esecutiva e ai lavori di costruzione e messa in esercizio di un impianto di on-shore power supply (cold-ironing) per l'alimentazione elettrica in MT di navi da crociera e di vario tipo nei porti di Cagliari - Porto storico e Porto Canale, Olbia Isola Bianca, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres e Portovesme dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna.

L'intervento in oggetto consiste nella realizzazione di una rete di sistemi per la fornitura di energia elettrica dalla banchina alle navi durante la fase di ormeggio, in modo da ridurre al minimo l'utilizzo dei motori ausiliari di bordo per l'autoproduzione dell'energia elettrica necessaria, riducendo sensibilmente emissioni di CO2, ossidi di azoto e polveri sottili, nonché l'impatto acustico.

Nello specifico verranno elettrificate le banchine dei porti di Olbia Isola Bianca, Cagliari Porto Storico, Cagliari Porto Canale, Porto Torres, Golfo Aranci, Portovesme e Santa Teresa di Gallura.



ACCORDI QUADRO PER IL NORD SARDEGNA

NOTA: accordi-quadro adottati ai sensi dell'art. 54 del d.lgs. n. 50/2016 e non presenti nel programma triennale 2024-2026 in quanto contrattualizzati nel mese di settembre 2023 ma che avrà effetti nel triennio 2024-2026.

MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEI PORTI DEL NORD SARDEGNA – “IMPIANTI TECNOLOGICI - CATEGORIA OG11”.– CIG: 9686601405”.



Anno di inizio:	2023	Anno di fine:	2027	Costo totale €:	5.830.000,00
-----------------	-------------	---------------	-------------	-----------------	---------------------

Descrizione

L'accordo quadro disciplina le modalità di esecuzione di opere civili OG1 ed impianti tecnologici OG11, dei servizi e delle forniture, con prevalenza lavori e riguarda tutte le attività di manutenzione ordinaria, straordinaria, e tutti gli interventi necessari, anche con carattere d'urgenza, atti a garantire la sicurezza, l'integrità e l'operatività delle infrastrutture portuali nei porti di Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres e Santa Teresa di Gallura.

ACCORDO QUADRO OPERE CATEGORIA OG6 – OS24 E COMPLEMENTARI OG3 - CIG 9723360282



Anno di inizio:	2023	Anno di fine:	2027	Costo totale €:	6.093.752,00
-----------------	-------------	---------------	-------------	-----------------	---------------------

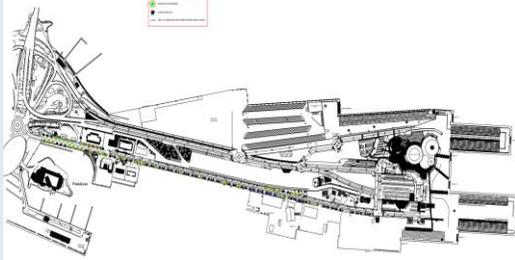
Descrizione

L'Accordo disciplina le modalità di esecuzione di lavori, dei servizi e delle forniture (articolo 28 D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50), con prevalenza dei lavori e riguarda tutte le attività necessarie per la manutenzione ordinaria e gli interventi straordinari ricadenti nelle Aree demaniali facenti parte della circoscrizione dell'AdSP – DTN e ricadenti nei Porti di OLBIA - Isola Bianca e Cocciani, GOLFO ARANCI, SANTA TERESA GALLURA - solo banchina commerciale, PORTO TORRES e aree limitrofe, oltre alle aree che eventualmente rientreranno nel possesso dell'Ente nel periodo di validità dell'Accordo quadro.



OLBIA

LAVORI PER LA POSA IN OPERA NEL VIALE ISOLA BIANCA DI N. 43 ESEMPLARI DI PALMA PHOENIX DACTYLIFERA – CIG ZA0383AEF5



Anno di inizio:

2024

Anno di fine:

2026

Costo totale €:

800.000,00

Descrizione

L'intervento prevede la fornitura e posa in opera di 43 esemplari di Palma Phoenix Dactylifera delle caratteristiche pari alle palme abbattute da eventi meteorologici per ripristinare il viale Isola Bianca.

LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UN PIAZZALE NELL'AREA STERRATA PRESSO IL PORTO COCCIANI – CUP: B91B21002450005



Anno di inizio:

2024

Anno di fine:

2026

Costo totale €:

12.000.000,00

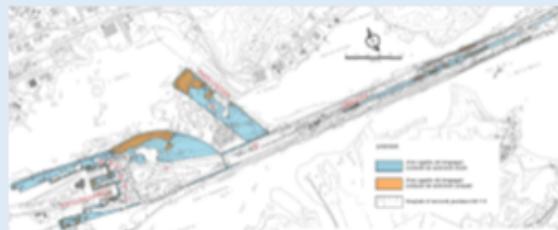
Descrizione

L'area oggetto d'intervento è localizzata nella zona Nord della città di Olbia, per esattezza in adiacenza all'area Portuale del Porto Industriale.

Tale ambito è caratterizzato dalla presenza di piazzale Sterrato, per il quale si intende operarne la sistemazione di un'area estesa all'incirca per mq 60.348,43.



DRAGAGGI GOLFO DI OLBIA PER PORTARE I FONDALI DEL PORTO ISOLA BIANCA E DEL PORTO COCCIANI A -10,00 M E I FONDALI DELLA CANALETTA A -11,00 M – CUP B91J19000050005”



Anno di inizio:

2024

Anno di fine:

2027

Costo totale €:

94.370.270,41

Descrizione

In un’ottica di crescita delle potenzialità del Golfo di Olbia, preso atto del continuo interrimento del golfo, causato dai vari affluenti che vi riversano materiale sabbioso e in vista dell’evoluzione delle navi Ro-Ro e delle navi da crociera, che nei prossimi anni raggiungeranno maggiori pescaggi, l’AdSP del mare di Sardegna ha previsto un intervento di manutenzione dei fondali del canale di accesso, delle aree di evoluzione e degli specchi d’acqua prospicienti le banchine operative del Porto di Olbia finalizzato al ripristino delle quote dei fondali previste dai vigenti Piani Regolatori Portuali che normano il Porto di Olbia.

Parte del materiale di escavo, circa 520.000 – 630.000 m³, saranno sversati a mare e parte saranno conferiti in vasche di colmata individuate dall’AdSP nel 2022. L’AdSP nel 2022, ha predisposto un Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del PRP vigente prevedendo la realizzazione di quattro vasche di colmata di cui:- due funzionali per la realizzazione del prolungamento della banchina dell’attracco 9 così da ottenere una nuova banchina operativa per l’attracco laterale delle navi Ro-Ro lunga 316 m e per la realizzazione di un nuovo dente di attracco alla radice dell’attracco 8 largo 40 m e lungo 40 m. e due collocate in corrispondenza del pontile ex Palmera, posto a Nord di Isola Bianca, nel tratto di costa compreso tra due infrastrutture dedicate alla cantieristica navale. Complessivamente la capacità complessiva delle vasche di colmata risultata di circa 300.000 m³.



PORTO TORRES

IMPIANTO IDRAULICO PER LA CATTURA DELL'ENERGIA DAL MARE ("MILLEPIEDI") – CUP F21I22000500006



Anno di
inizio:

2024

Anno di
fine:

2025

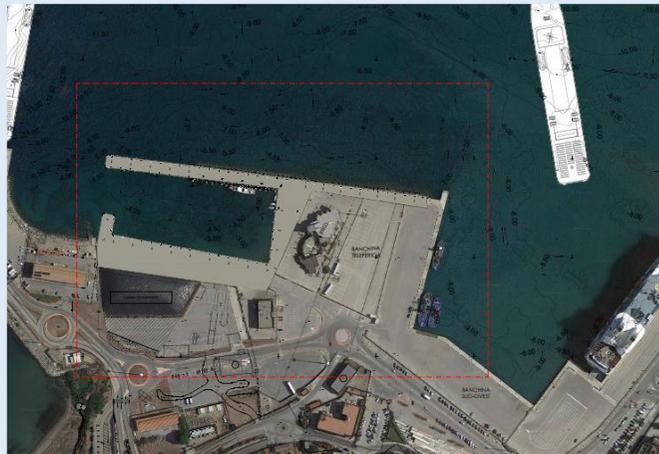
Costo totale
€:

3.800.000,00

Descrizione

Il progetto nel ripristinare una sezione di un'infrastruttura portuale danneggiata consentirà di sfruttare l'energia catturata dal moto ondoso mediante installazione di una macchina idraulica innovativa.

LAVORI DI COSTRUZIONE DARSENA SERVIZI 2° LOTTO



Anno di
inizio:

2024

Anno di
fine:

2026

Costo totale
€:

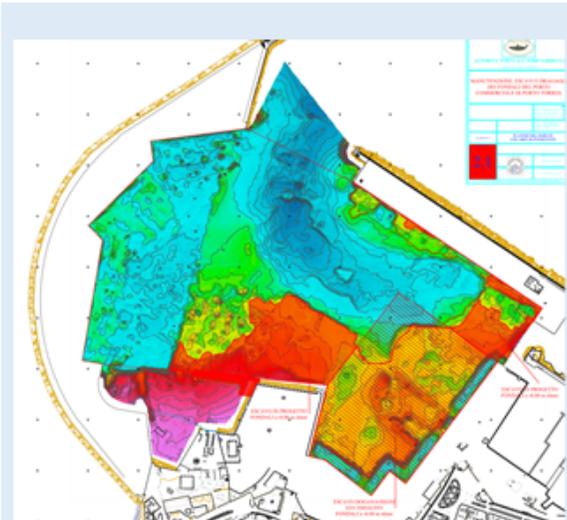
3.500.000,00

Descrizione

L'intervento consiste nel prolungamento della diga esistente, la realizzazione di due nuove banchine, una a ridosso dell'attuale vasca di colmata e l'altra in proseguimento del comparto già esistente in prossimità del mercato ittico. La darsena servizi dovrà prevedere un imbasamento a -4,5mt. per il comparto prospiciente il mercato ittico e -7,00mt. per il comparto a seguire. Considerata l'esigenza di consentire l'accostamento di navi da crociera alla banchina esterna alla darsena servizi, il progetto prevederà l'imbasamento di quest'ultima a -10 mt.



LAVORI DI APPROFONDIMENTO DEI FONDALI DEL PORTO COMMERCIALE – CUP B27E16000050005



Anno di
inizio:

2024

Anno di
fine:

2027

Costo totale €:

7.000.000,00

Descrizione

I lavori consistono nelle attività di escavo necessari all'approfondimento dei fondali interni al porto commerciale, per cui su tutto il bacino verrà garantito il fondale fino alla batimetrica dei -8.00 ms.l.m. e per l'area di evoluzione delle navi verrà garantito il fondale fino alla batimetrica dei -10.00 ms.l.m.



RIQUALIFICAZIONE, MANUTENZIONE E COMPLETAMENTO AREE ARCHEOLOGICHE PORTO COMMERCIALE – CUP B27E16000030005



Anno di
inizio:

2024

Anno di
fine:

2025

Costo totale
€:

550.000,00

Descrizione

Questo intervento può essere definito come un progetto di completamento in quanto conclusione di un progetto che si è posto l'obiettivo del miglioramento dell'accessibilità dell'area fronte mare fra la città di Porto Torres ed il suo Porto Civico.

Il progetto espositivo assume lo spazio sottostante la gradonata belvedere come uno spazio ipogeo e come tale ne rispetta la configurazione e i materiali di costruzione come se fossero anch'essi l'esito di uno scavo, con il non finito delle strutture di sostegno in calcestruzzo armato con la loro sobria compiutezza dettata soltanto da necessità strutturali.

In questo spazio si sviluppa il percorso di visita che racconta l'evoluzione della città rispetto al porto attraverso i tempi e le modalità dell'illuminazione che mette in relazione sincronica i contenuti in sequenza delle teche espositive con lo scavo e suoi reperti frammentari.



CAGLIARI

REALIZZAZIONE DELLA ROTATORIA DI COMPLETAMENTO DEL RACCORDO DELLA BANCHINA POLIFUNZIONALE DEL PORTO CANALE CON LA S.S. 195 E LA S.P. 92



Anno di inizio:

2024

Anno di fine:

2025

Costo totale €:

2 293 490,54

Descrizione

Con Convenzione del 21 aprile 2010, l'Autorità Portuale di Cagliari ha incaricato il CACIP di predisporre il progetto preliminare, definitivo e esecutivo, inerente la realizzazione della viabilità di collegamento tra quella esistente, realizzata dal Consorzio e, attraverso un unico viadotto a tre campate, le aree della parte meridionale del Porto canale antistanti le banchine dove attualmente è in esercizio il porto containers. Nel progetto predisposto dal CACIP si realizzerà una rotatoria di completamento della viabilità di raccordo della banchina polifunzionale del Porto Canale di Cagliari con la SS.195 e la SP.92. Attualmente è infatti impossibilitato il collegamento tra il molo di ponente verso la direzione di Pula. Si realizzerà pertanto una rotatoria, connessa ed interconnessa con lo svincolo ANAS esistente, che consenta i suddetti collegamenti.

INFRASTRUTTURAZIONE AREE RETROSTANTI I NUOVI BANCHINAMENTI DEL LATO SUD OVEST DEL BACINO DI EVOLUZIONE DEL PORTO CANALE – ZONA G1W E G2W



Anno di inizio:

2024

Anno di fine:

2025

Costo totale €:

22 903 298,91

Descrizione

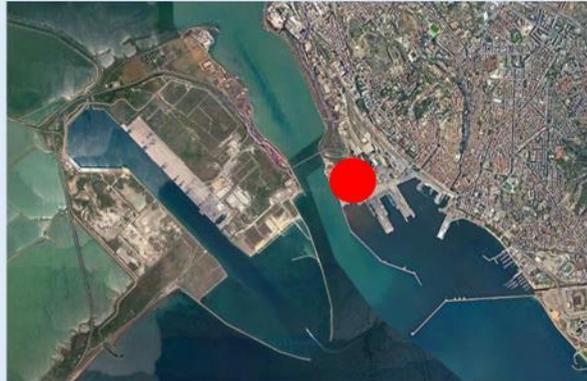
I lavori di infrastrutturazione delle aree retrostanti i nuovi banchinamenti del lato sud ovest del bacino di evoluzione del Porto Canale – zona G1W e G2W del PRP – prevedono la realizzazione di strade e sottoservizi su un'area di circa 23 ettari per consentire l'insediamento di attività di logistica e produttive.

L'area di intervento ricade infatti nel PRP nella zona G2W, destinata a funzioni portuali industriali e servizi logistici.

Il progetto prevede la lottizzazione dell'area suddivisa in una zona doganale ed una extradoganale. Quest'ultima risulta ad oggi completamente ineditata e delimitata dalla viabilità principale di penetrazione e dal canale esistente, adiacente alla SS 195. L'obiettivo dell'intervento in oggetto è quindi infrastrutturare l'area retrostante alle banchine di ponente, attualmente inutilizzata. Le previste opere di urbanizzazione primaria sono finalizzate alla realizzazione della viabilità, dei parcheggi, degli impianti a servizio dei lotti edificabili destinati all'insediamento di attività industriali ed affini connesse ai traffici marittimi, alle operazioni commerciali connesse e interconnesse, alla logistica e all'interscambio delle merci, alle attività produttive ed alle aree per servizi funzionali alle attività di interporto.



REALIZZAZIONE DI NUOVA RETE FOGNARIA IN ZONA SA SCAFA



Anno di inizio:

2024

Anno di fine:

2025

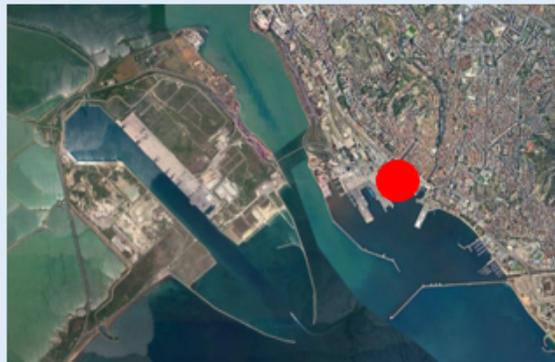
Costo totale €:

1 683 304,00

Descrizione

Realizzazione della rete fognaria nella località sa Scafa, oggi del tutto assente, per il conferimento dei reflui alla rete fognaria cittadina. Saranno predisposti gli allacci dei Concessionari, della Capitaneria di Porto, degli edifici esistenti e delle strutture previste nella zona in cui si sta realizzando il Parco della IV Regia. La rete sarà inoltre dimensionata in previsione delle future volumetrie previste dal piano regolatore portuale.

LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO SANITÀ CON REALIZZAZIONE DI UNA STRUTTURA TURISTICO RICETTIVA E RINNOVO DELLE STRUTTURE PER LA NAUTICA DA DIPORTO TRA IL MOLO SANITÀ E IL MOLO SANT'AGOSTINO



Anno di inizio:

2024

Anno di fine:

2026

Costo totale €:

34 160 000,00

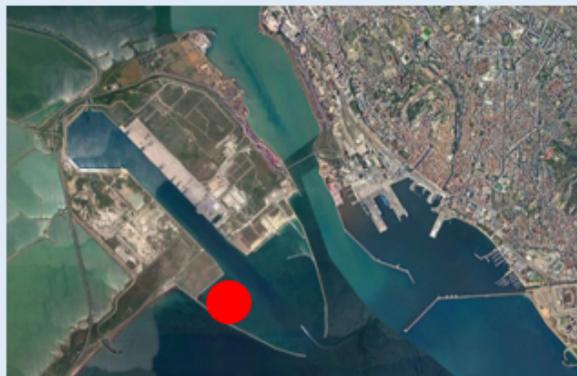
Descrizione

I lavori in oggetto prevedono di realizzare a seguito della demolizione, ricostruzione e riconversione a centro servizi con struttura ricettiva del vecchio terminal passeggeri sito nel Molo Sanità. Il progetto si completerà attraverso la riqualificazione delle aree pubbliche limitrofe della calata via Roma e Sant'Agostino e l'esecuzione delle opere adeguate a realizzare i servizi di approdo per imbarcazioni fino a 80 mt nello specchio acqueo antistante, attraverso procedura di Project Financing ai sensi del D.Lgs. n. 50 del 18/04/2016, art. 183, co. 15 e ss.mm.ii. Inoltre verrà posizionato un pontone d'attracco per consentire lo spostamento dell'ormeggio delle navi Ro-Ro pax dalla radice del molo Sabaudò e l'utilizzo per nautica da diporto di tutto lo specchio acqueo compreso tra il molo Sanità, lato di ponente, la calata Sant'Agostino e il molo Sabaudò, lato di levante.

Oltre alla realizzazione delle strutture previste, il progetto segue un'idea più ampia di revisione, riorganizzazione e miglioramento del fronte mare cittadino, ritenuto elemento fondamentale per l'identità, ma anche per l'economia, della città di Cagliari.



INTERVENTO DI REALIZZAZIONE DEL TERMINAL RO-RO NEL PORTO CANALE



Anno di inizio: **2024** Anno di fine: **2029** Costo totale €: **341 158 937,88**

Descrizione

L'opera prevede 6 ormeggi così suddivisi: uno da 271 metri di lunghezza con dente di attracco ottenuto dalla resecazione di parte del terrapieno che si affaccia sul canale di accesso al terminal contenitori e rinfuse; tre, della lunghezza di 250 metri, saranno posizionati parallelamente al molo guardiano di ponente, mentre gli altri due denti di accosto poppiario saranno ospitati agli estremi della nuova calata di riva, grazie al posizionamento una passerella metallica su briccole di ormeggio. L'intero bacino, per garantire la piena operatività, sarà approfondito ad una quota di 11 metri. Il materiale di escavo (pari a circa 1.75 milioni di metri cubi) verrà utilizzato sia per la realizzazione dei piazzali operativi che per il deposito nelle casse di colmata già esistenti sulla sponda ovest. Il compendio sarà suddiviso in 5 piazzali che ospiteranno circa 2500 stalli per la sosta dei semirimorchi. È prevista una consistente azione di mitigazione dell'impatto ambientale attraverso la posa di filari alberati a schermatura dei piazzali, ma anche con il reimpianto di un consistente numero di esemplari delle essenze autoctone già presenti nell'avamposto (limonium, tamerici, lentischi ed olivastri). La progettazione del verde interesserà anche la parte interna dell'area portuale, in particolare in corrispondenza dei parcheggi della stazione marittima, che saranno dotati di pensiline con pannelli fotovoltaici e stazioni di ricarica per auto elettriche. Sarà inoltre realizzato un nuovo terminal passeggeri con sala d'attesa, controlli doganali e di security, servizi, uffici delle forze dell'ordine, della sanità marittima e dell'autorità di sistema portuale. Accanto alla stazione marittima il progetto prevede altri due edifici per i varchi doganali, con area di controllo ed uffici degli operatori.

LAVORI DI REALIZZAZIONE DELLA VIABILITÀ, DELLA RETE DI SMALTIMENTO DELLE ACQUE METEORICHE E DI DEMOLIZIONE DI DUE EDIFICI IN LOCALITÀ SU SICCU



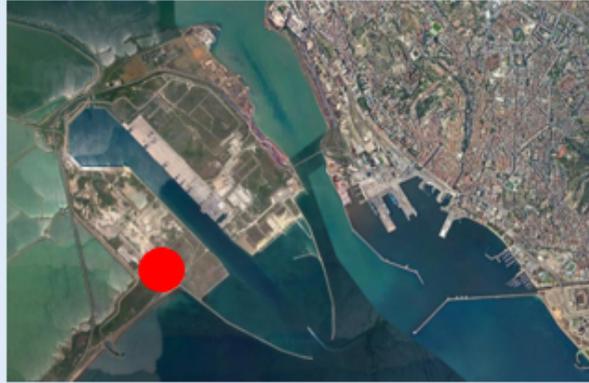
Anno di inizio: **2024** Anno di fine: **2025** Costo totale €: **900.000,00**

Descrizione

L'area interessata dal progetto di riqualificazione è stata individuata nella località Su Siccu, prospiciente la Marina di sant'Elmo, che si trova tra la Darsena del Sale e il nuovo molo di Levante. Il progetto ha come obiettivo finale la riqualificazione del lotto ottenibile attraverso la progettazione della viabilità carrabile, ciclabile e pedonale che allo stato attuale risulta incompleta e non funzionale nella sua totalità. Pertanto, al fine del completamento e della riqualificazione delle aree circostanti il Padiglione Nervi, si prevede la sistemazione della strada a nord del parco Nervi, la realizzazione della rete di smaltimento delle acque meteoriche e la demolizione di due edifici in forte stato di degrado la cui stabilità risulta compromessa.



STRADA DI COLLEGAMENTO DEL TERMINAL RO-RO NELL'AVAMPORTO OVEST DEL PORTO CANALE CON LO SVINCOLO VIARIO ESISTENTE SULLA SS 195 E RIPRISTINO DELLA EX SS 195



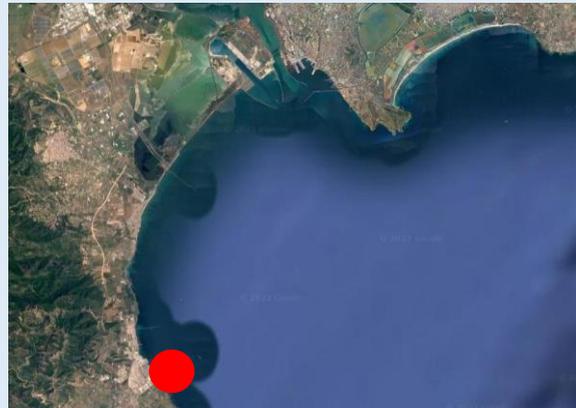
Anno di inizio: **2024** Anno di fine: **2025** Costo totale €: **12 087 197,38**

Descrizione

I lavori prevedono la realizzazione della strada di collegamento tra il Terminal Ro-Ro e la rete viaria della SS 195, il ripristino della vecchia strada parallela alla linea di costa della sponda ovest (denominata ex SS 195) e il collegamento viario interno tra il compendio rinfuse e il nuovo terminal. L'opera, finanziata per la quasi totalità da fondi PNRR dedicati agli interventi per le Zes (10 milioni di euro), avrà un duplice scopo: accesso diretto al nuovo Terminal RoRo e realizzazione di un collegamento viario interno tra il compendio rinfuse e lo stesso porto commerciale. La stessa strada permetterà, inoltre, il completamento della viabilità interna portuale mettendo in comunicazione tutte le aree del Porto Canale, compreso il polo della cantieristica nella sponda opposta. L'intera nuova viabilità sarà dotata di illuminazione pubblica per garantire adeguate condizioni di sicurezza anche per l'intenso traffico di mezzi pesanti nelle ore notturne, e opere a verde, con specie autoctone, a scopo di mitigazione ambientale e schermatura dell'infrastruttura stradale rispetto ai fabbricati esistenti.

PORTO FOXI

LAVORI DI REALIZZAZIONE DI UNA DARSENA PER IMBARCAZIONI DI SERVIZIO



Anno di inizio: **2024** Anno di fine: **2028** Costo totale €: **22 000 000,00**

Descrizione

Per la realizzazione di una darsena attrezzata necessaria per l'ormeggio delle imbarcazioni dei servizi tecnico nautici ancillari alla navigazione (rimorchiatori, imbarcazioni dei piloti e dei barcaioi), si prevede la realizzazione di due moli foranei, uno di sopraflutto e uno di sottoflutto, per la protezione dello specchio acqueo dal moto ondoso, e la realizzazione di un dragaggio per l'adeguamento dei fondali.



ARBATAX

INTERVENTO DI MANUTENZIONE DELL'IMPIANTO DI ILLUMINAZIONE



Anno di
inizio:

2024

Anno di
fine:

2025

Costo totale €:

3 470 000,00

Descrizione

La manutenzione straordinaria dell'impianto di illuminazione del porto di Arbatax, necessaria per assicurare i livelli di illuminamento essenziali per eseguire in sicurezza le operazioni portuali e per l'adeguamento dell'impianto stesso alla normativa vigente, prevede la fornitura in opera delle apparecchiature necessarie al ripristino delle funzionalità di base e alle nuove implementazioni dell'impianto di illuminazione portuale. Sarà inoltre eseguito il ripristino dell'omogeneità del manto stradale del tratto viario che conduce alle banchine passeggeri del molo di Levante.

1.4 IL SOFTWARE

1.4.1 LA GOVERNANCE ORGANIZZATIVA

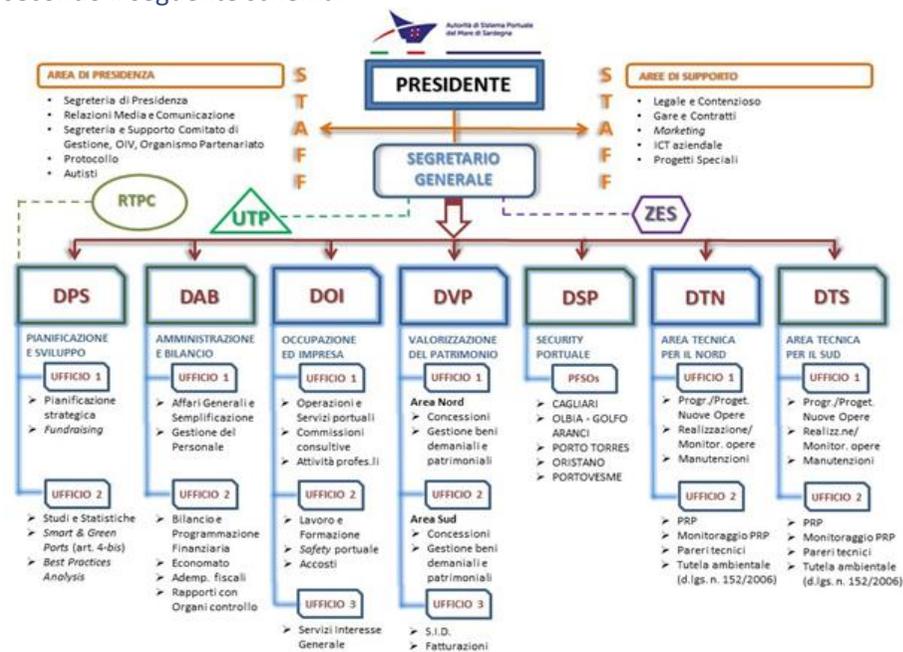
Il fulcro centrale dell'azione amministrativa è delineato nei due precedenti Piani Operativi Triennali è stato, senza dubbio, la sfida – vinta – della costituzione di una *governance* unitaria dei porti di sistema, che ha visto la costruzione di una dimensione sistemica, del tutto inedita e complessa, introdotta dal D.lgs. 169/2016, con l'unificazione di due Autorità Portuali, quella di Cagliari e di Olbia - Golfo Aranci, e l'acquisizione degli scali regionali di Oristano, Portovesme e Santa Teresa, per un patrimonio infrastrutturale composto da 8 porti, circa 30 chilometri di lunghezza complessiva di banchine e spazi pari a oltre 1 milione e mezzo di metri quadri. Processo che è stato approntato preventivamente con la costituzione di quello che può essere definito il software dell'AdSP del Mare di Sardegna: regole organizzative, amministrative e operative comuni; una dotazione organica nuova e adeguata al nuovo scenario, con particolare attenzione al personale, alla capacità progettuale maturata, ai processi gestionali e alla loro ottimizzazione.

È, pertanto, risultato subito evidente che la dotazione organica in rapporto alla vastità del territorio e dei compiti istituzionali evidenziava la criticità principale dell'Ente, aggravata dal fatto che la presenza di personale nei porti non già sede di Autorità portuale era necessariamente molto limitata. Se si considera che il Ministero vigilante con nota DGVPTM/DIV.2/LM Rif. n. 3627 in data 08.02.2018 ha esortato le Autorità di sistema portuale a limitare al massimo l'istituto della missione e/o trasferita, si possono comprendere la difficoltà incontrate stante la vastità della circoscrizione di competenza già in sede di prima istituzione della AdSP, acuita anche dall'inserimento del porto di Arbatax nella circoscrizione territoriale.

Negli anni 2019 e 2020, in relazione al nuovo assetto organizzativo, sono state attivate, nel rispetto della succitata Pianta organica approvata dal Ministero vigilante e del PTFP 2019-2021, le procedure selettive interne per le progressioni tra le aree, riservate al personale a tempo indeterminato, al

fine di garantire un miglior impiego delle risorse umane e valorizzazione delle professionalità esistenti, rispettivamente con decreto del Presidente n. 323 del 31/07/2019 e Decreto n. 474 del 07.12.2020. Dopo attenta analisi dei carichi di lavoro e dell'individuazione delle figure professionali necessarie all'attuazione dei piani e programmi, con Decreto n. 477 del 9.12.2020, il Presidente ha approvato e disposto la pubblicazione dei Bandi di concorso pubblici per l'assunzione di n. 19 figure professionali da destinare alle diverse aree Dirigenziali. Le procedure concorsuali si sono concluse nell'anno 2021 con l'assunzione di n. 19 dipendenti nel primo semestre 2022.

Il primo modello organizzativo dell'Ente, come sopra descritto, è suddiviso secondo il seguente schema:



L'applicazione del nuovo modello organizzativo ha evidenziato l'esigenza di ulteriori modifiche. Con le determinazioni del Segretario generale n. 1 del 1° agosto 2023 (allegato 1 e 2), n. 2 del 2 agosto 2023 (allegato) e con l'Ordine di servizio n. 32 del 1° settembre 2023 è stata attribuita una



nuova organizzazione funzionale della Segreteria tecnico-operativa, la cui pianta organica è stata approvata con Delibera del Comitato di gestione n. 33 del 20 dicembre 2018 e successive delibere di modifica n. 9 del 25 febbraio 2021 e n. 5 del 27 aprile 2023.

La rimodulazione della pianta organica, effettuata nel 2023, costituisce presupposto essenziale per garantire un razionale esercizio delle funzioni dell'Ente, atteso che il marcato incremento delle attività svolte in tutti gli ambiti di competenza e il conseguente cambiamento della "dimensione aziendale". È stato quindi ritenuto necessario procedere ad una migliore assegnazione delle funzioni ai diversi settori finalizzata all'impiego razionale ed equilibrato delle risorse umane ed alla massima funzionalità degli Uffici, per assicurare il buon andamento dell'azione amministrativa.

La precedente pianta organica prevedeva l'organizzazione della Segreteria tecnico operativa in sette direzioni, ed in particolare: Direzione Pianificazione e Sviluppo, Direzione Amministrazione e Bilancio, Direzione Valorizzazione del Patrimonio, Direzione Tecnica Nord, Direzione Tecnica Sud, Direzione Occupazione e Impresa, Direzione Security Portuale.

Quest'ultima si era resa necessaria per garantire la piena e complessa gestione negli otto scali di competenza. Questo impianto organizzativo individuava dunque sette articolazioni di line (direzioni) ed una di staff direttamente in capo al Segretario generale.

La gestione operativa dell'Ente, in questi anni, ha fatto emergere varie criticità di cui si è ampiamente accennato nei Piani Anticorruzione/PIAO. In particolare, la scelta originaria di attribuire ad un'unica unità organizzativa la gestione di tutto il demanio marittimo di competenza dell'Autorità ha evidenziato:

- una significativa difficoltà operativa legata alla particolare e complessa estensione della circoscrizione territoriale di competenza;
- l'esigenza di adeguare il modello organizzativo della Direzione Valorizzazione del Patrimonio ai nuovi compiti risultati dalle procedure uniche ZES;

- la necessità di articolare le funzioni degli uffici preposti all'amministrazione del demanio marittimo alle nuove norme in materia ed ai relativi, accresciuti carichi di lavoro;

Si è pensato, quindi, di ripartire le competenze territoriali dei nove porti tra due articolazioni direzionali: la DDN - Direzione Demanio per il Nord Sardegna (Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura, Porto Torres) e la DDS - Direzione Demanio per il Sud Sardegna (Cagliari, Arbatax, Oristano, Porto Foxi e Portovesme).

Il nuovo modello organizzativo ridisegna anche il modello di funzionigramma rivedendo le attribuzioni e prevedendone di nuove, adeguando lo stesso alle innovazioni normative che si sono succedute negli ultimi anni.

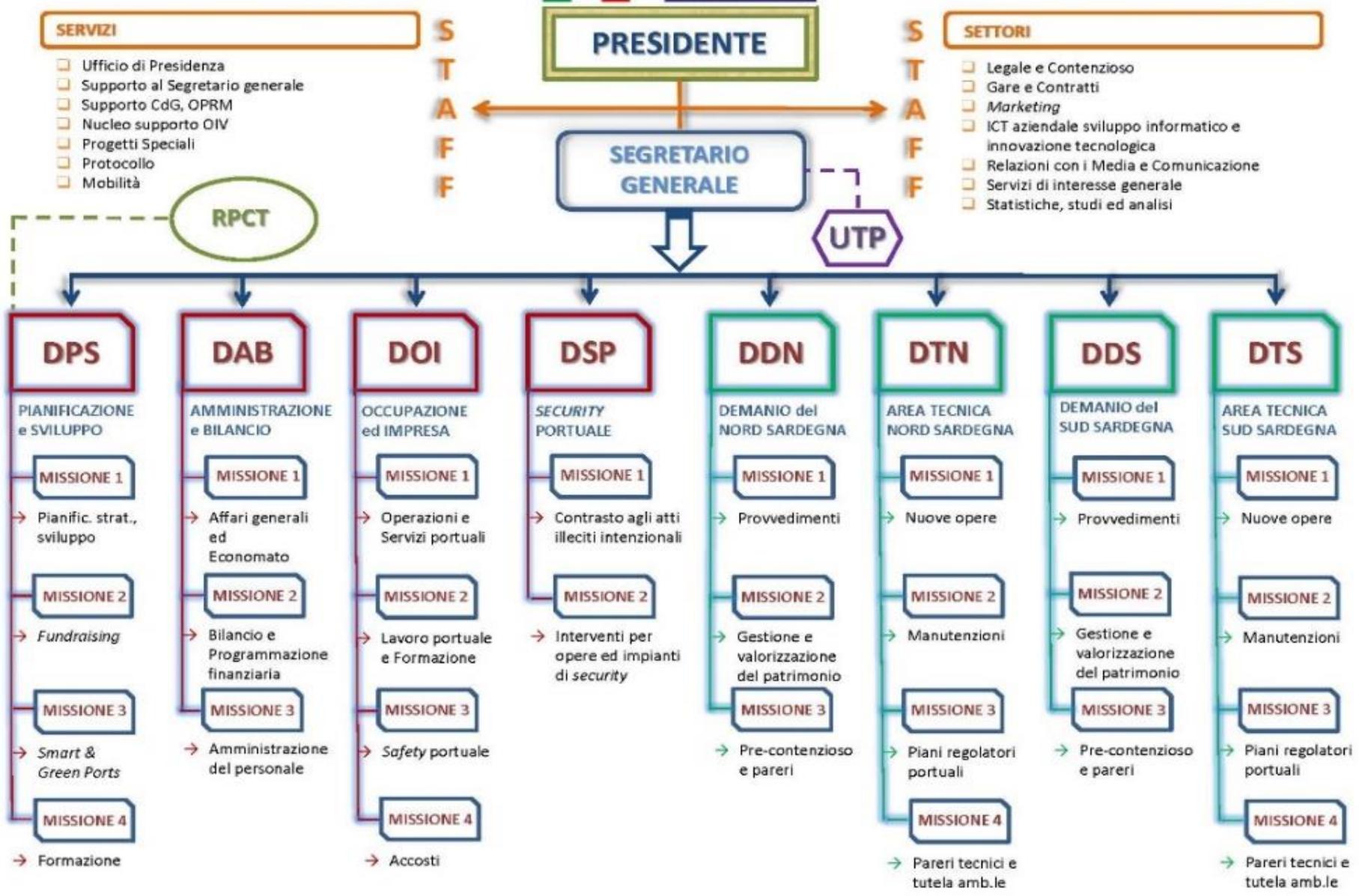
Sulla base del nuovo schema, l'Ente è dunque così strutturato (*clickando sugli acronimi degli uffici a destra si viene ricondotti alle rispettive missioni*):

- Staff Area di Presidenza e Area di Supporto (STF);
- Direzione Pianificazione e Sviluppo (DPS);
- Direzione Amministrazione e Bilancio (DAB);
- Direzione Demanio per il Nord Sardegna (DDN);
- Direzione Demanio per il Sud Sardegna (DDS);
- Direzione Occupazione ed Impresa (DOI);
- Direzione Sicurezza Portuale (DSP);
- Direzione Tecnica per il Nord Sardegna (DTN);
- Direzione Tecnica per il Sud Sardegna (DTS).

Al Responsabile per la prevenzione della corruzione e la trasparenza è assegnato, come previsto per legge, una specifica Struttura di Supporto (RPCT).



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna





1.4.2 LA GOVERNANCE DEGLI ASSET

Nel POT 2021-2023 si osservava: «A questo secondo Piano operativo triennale (POT) dell’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna gli eventi in corso consegnano un compito particolarmente gravoso: individuare le sfide future che attendono non solo l’Ente, ma l’intera portualità regionale sarda e, di conseguenza, tracciare gli ambiti di azione nel breve-medio periodo. L’emergenza sanitaria planetaria dovuta al virus COVID-19 ha evidentemente stravolto qualsiasi scenario prefigurato in precedenza attraverso gli strumenti di pianificazione a disposizione sia di soggetti pubblici che privati, rendendone oltremodo problematico un loro aggiornamento. Come già considerato nella Relazione programmatica al bilancio di previsione 2021, permane tuttora la consapevolezza che gli scenari resteranno, per molti versi, indistinti, alla luce anche dell’imponderabilità del fall-out epidemiologico. Lo stesso Governo nazionale, nel Documento programmatico di bilancio 2021, sostiene infatti che «il quadro presenta ancora molte fonti di incertezza legate alla seconda ondata dell’epidemia nei mesi autunnali e invernali, ed alle misure restrittive che saranno eventualmente implementate sia dall’Italia che dagli altri paesi europei.

[...]

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

L’Ente in questo ultimo triennio si è dovuto infatti misurare con:

- l’emergenza COVID-19 e la successiva implementazione delle azioni previste dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e dal Piano Nazionale Complementare;
- i riflessi connessi agli stravolgimenti geo-politici ed economici derivanti dai conflitti in Ucraina e nel Medio Oriente;
- il processo di riorganizzazione interno, ancora in essere;

- la ripresa massiccia dei traffici, soprattutto passeggeri, post pandemia.

Risulta quindi opportuno riepilogare il quadro di quanto realizzato, nonché individuare le sfide future.

Nel presente paragrafo verranno delineati, dunque, quegli elementi che caratterizzano l’azione dell’Autorità e che qualificano le scelte strategiche della stessa, mediante il ricorso all’esercizio di competenze proprie che la legge n. 84/1994 le assegna, ovvero quelle di soggetto di regolazione dell’ambito territoriale di riferimento.

L’attività di regolazione dell’Ente interviene, infatti, su una serie di materie che formano le sfere di intervento. Nel nuovo disegno organizzativo sopra descritto, dette sfere di intervento sono state ricondotte a “missioni” ed “attività”.

Le “missioni”, declinate in specifiche “attività” di natura operativa, definiscono quindi i campi di macro-azione delle diverse Aree dirigenziali dell’Ente e coincidono con gli ambiti principali su cui incide la governance dell’Autorità.

La richiamata determina n. 1/2023 ha quindi individuato 34 missioni, di cui una riferita alla Struttura di supporto al RPCT, ciascuna delle quali identificata da un codice alfanumerico composto dalla sigla dell’Area dirigenziale di riferimento e da un numero progressivo per ciascuna missione di Area.

Qui appresso viene proposto uno schema di riepilogo delle missioni. A seguire, sulla base delle evidenze segnalate dalle singole Aree dirigenziali, è stato riportato il quadro delle azioni prioritarie da perseguire nel triennio 2024-2026. Ciascuna azione è stata ricondotta alla missione prevalente, cioè all’ambito di competenza maggiormente rilevante, ed attribuita ad essa una categorizzazione funzionale.



STF01	LEGALE E CONTENZIOSO
STF02	GARE E CONTRATTI
STF03	MARKETING
STF04	ICT AZIENDALE E SVILUPPO INFORMATICO
STF05	RELAZIONI CON I MEDIA E COMUNICAZIONE
STF06	SERVIZI DI INTERESSE GENERALE E SERVIZI AMBIENTALI
STF07	STATISTICHE, ANALISI, STUDI
STF08	UFFICIO DI PRESIDENZA
STF09	SUPPORTO AL SEGRETARIO GENERALE
STF10	SEGRETERIA E SUPPORTO AL COMITATO DI GESTIONE ED ALL'OPRM
STF11	NUCLEO DI SUPPORTO ALL'ORGANISMO INDIPENDENTE DI VALUTAZIONE
STF12	PROGETTI SPECIALI
STF13	PROTOCOLLO
STF14	MOBILITA'
RAT01	SUPPORTO IN MATERIA DI ANTICORRUZIONE E TRASPARENZA

DPS01	PIANIFICAZIONE STRATEGICA E SVILUPPO	
DPS02	FUNDRAISING	
DPS03	SMART & GREEN PORTS	
DPS04	FORMAZIONE AZIENDALE	
DAB01	AFFARI GENERALI ED ECONOMATO	
DAB02	BILANCIO E PROGRAMMAZIONE FINANZIARIA	
DAB03	AMMINISTRAZIONE DEL PERSONALE	
DOI01	IMPRESE ED ATTIVITA' PORTUALI	
DOI02	LAVORO PORTUALE E FORMAZIONE	
DOI03	SAFETY PORTUALE	
DOI04	ACCOSTI	
DSP01	CONTRASTO AGLI ATTI ILLECITI INTENZIONALI	
DSP02	INTERVENTI PER OPERE ED IMPIANTI DI SECURITY	
DDN01	DDS01	PROVVEDIMENTI
DDN02	DDS02	GESTIONE E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO
DDN03	DDS03	PRE-CONTENZIOSO E PARERI
DTN01	DTS01	NUOVE OPERE
DTN02	DTS02	MANUTENZIONI
DTN03	DTS03	PIANI REGOLATORI PORTUALI
DTN04	DTS04	PARERI TECNICI E TUTELA AMBIENTALE

QUADRO DI AZIONI PRIORITARIE 2024-2026

Seq.	Missione prevalente	Ambito di intervento	Descrizione intervento	Timing
1	DAB03	Efficientamento dell'azione amministrativa	Completamento dell'attuazione della pianta organica con assegnazione uffici ed eventuale regolamentazione di attuazione e definizione delle competenze in attesa del completamento della dotazione organica	Entro il 2024
2	STF01	Efficientamento dell'azione amministrativa	Adozione di un nuovo Regolamento sul procedimento amministrativo (già predisposto in bozza da aggiornare ed inserire i tempi dei procedimenti).	Entro il 2024
3	RAT01	Efficientamento dell'azione amministrativa, anticorruzione e trasparenza	Giornata di monitoraggio del PTPCT (Presidente, Segretario generale e Dirigenti)	Entro il 2024
4	RAT01	Efficientamento dell'azione amministrativa, anticorruzione e trasparenza	Adozione del decreto sostitutivo del decreto n. 313/2018 in materia di organizzazione degli adempimenti di trasparenza.	Entro il 2024
5	STF04	Efficientamento dell'azione amministrativa e raggiungimento obiettivi digitalizzazione	Aggiornamenti al Piano di informatizzazione dell'Ente	Entro il 2024
6	STF06	Semplificazione ed efficientamento dell'azione amministrativa	Predisposizione del Regolamento di individuazione dei servizi di interesse generale ai sensi della vigente normativa nazionale ed Europea, metodologia di contabilizzazione e carte dei servizi	Entro il 2024
7	DDN02 DDS02 DSP01 DTN04 DTS04	Semplificazione ed efficientamento dell'azione amministrativa	Adozione di un Manuale operativo delle ispezioni relativo alle attività di controllo del demanio marittimo, security, servizi interesse generale e tecnico	Entro il 2024
8	DCI03	Innalzamento degli standard di sicurezza sui luoghi di lavoro	Incremento del numero dei controlli finalizzati al monitoraggio della sicurezza nel lavoro portuale , ovvero sia incremento quantitativo annuo del 5% rispetto al numero di controlli inserito nel Piano Operativo Integrato di Vigilanza e Prevenzione annuale	Entro il 2024
9	RAT01	Semplificazione ed efficientamento dell'azione amministrativa	Adozione di un Regolamento incarichi , conferiti e autorizzati	Entro il 2024
10	DCI02	Innalzamento degli standard di sicurezza sui luoghi di lavoro	Regolamentazione del transito in aree portuali (sia nelle zone di viabilità ordinaria che nelle aree operative) di trasporti eccezionali	Entro il 2024
11	DCI03	Innalzamento degli standard di sicurezza sui luoghi di lavoro	Istituzione ed avvio del funzionamento , in sede locale, dei Comitati di sicurezza ed igiene del lavoro (art. 7 d.lgs. 272/99)	Entro il 2025
12	DCI02	Formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione del personale delle imprese portuali	Elaborazione di un nuovo Piano Operativo di Intervento nell'anno 2024 valido per l'intero Sistema portuale finalizzato a portare a compimento, con esigenze e dati aggiornati, i corsi formativi previsti dal P.O.I. 2022 e non erogati causa problematiche connesse all'individuazione dei soggetti erogatori della formazione.	Entro il 2024
13	DCI03	Razionalizzazione e semplificazione operativa	Definizione ed individuazione delle Aree Operative e delle zone di Viabilità Ordinaria presso tutti i porti del Sistema, con susseguente assoggettamento delle stesse a specifica regolamentazione locale (Ordinanza disgiunta ovvero congiunta con A.M.).	Entro il 2026



Seq.	Missione prevalente	Ambito di intervento	Descrizione intervento	Timing
14	STF04	Efficientamento dell'azione amministrativa e raggiungimento obiettivi digitalizzazione	Progettazione e messa in esercizio di un PCS/Port Monitoring	Entro 06.2024 - 1ma fase Entro 06.2026- 2nda fase
15	DDS01	Valorizzazione del patrimonio	Avvio delle procedure di rilascio di concessioni demaniali marittime nel c.d. "Distretto della cantieristica" presso il Porto Canale di Cagliari	Avvio nel 2024
16	DDN01	Valorizzazione del patrimonio	Porto di Olbia - Molo Brin. Rilascio concessione demaniale pluriennale allo scopo di ristrutturare e gestire una immobile pertinenziale (ex magazzini portuali) ad uso bar ristorante e una banchina destinata ad approdo turistico per il diporto nautico.	Avvio nel 2024
17	DDN01	Valorizzazione del patrimonio	Porto di Olbia - Porto Vecchio e Molo Bosazza. Attivazione procedura D.P.R. 509/97 tesa al rilascio di una concessione demaniale marittima pluriennale allo scopo di realizzare e gestire un approdo per la nautica da diporto.	Avvio nel 2025
18	DDN01	Valorizzazione del patrimonio	Porto di Olbia - Isola Bianca. Rilascio concessione demaniale pluriennale allo scopo di ristrutturare e gestire una immobile pertinenziale (ex stazione di quarantena bestiame)	Avvio nel 2025
19	DDN01	Valorizzazione del patrimonio	Porto Torres - Porto Industriale. Attivazione procedura tesa al rilascio di una concessione demaniale marittima pluriennale allo scopo di destinarla ad attività complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali.	Avvio nel 2026
20	DDN02 DDS02	Efficientamento dell'azione amministrativa	Definizione di un Manuale operativo per gli addetti alla DDN e DDS anche sulla base del Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime come revisionato e del Gestionale come implementato.	Entro il 2026
21	DDN02 DDS02	Valorizzazione del patrimonio	Razionalizzazione delle aree ricomprese nella circoscrizione territoriale dell'Ente attraverso l'attivazione di un Tavolo tecnico con l'Agenzia del Demanio, Enti locali competenti per territorio, Direzioni marittime e Regione Autonoma della Sardegna.	Entro il 2026
22	RAT01	Miglioramento del sistema anticorruzione e trasparenza dell'Ente	Raggiungimento Certificazione ISO 37001 "Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione" - primo standard internazionale per i sistemi di gestione creato, sulla base delle best practice internazionali, con lo scopo di ridurre i rischi e i costi legati a possibili fenomeni corruttivi.	Entro il 2026
23	STF04 DDN02 DDS02	Semplificazione Amministrativa	Acquisizione e popolamento di un sistema informatico di gestione delle pratiche demaniali in grado di interoperare con lo SUAMS e con il Protocollo dell'Ente.	Entro il 2026

Gli interventi sopra indicati si collocano, dunque, in un più ampio disegno di pianificazione della governance degli asset del Sistema che ha visto, nel triennio appena trascorso, una consistente attività di produzione regolamentare da parte dell'Ente, della quale qui di seguito si fornisce un riepilogo (il testo sottolineato contiene il collegamento ipertestuale al provvedimento richiamato).

2021

Delibera del Comitato di gestione n. 17 del 30 novembre 2020 *"Aggiornamento del "Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna"*

Il Regolamento, a partire dal 01.01.2021, ha ridefinito alcuni istituti relativi alla regolamentazione delle attività di cui all'art. 18 della legge n. 84/1994 già ricomprese nel Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime ricadenti nella circoscrizione dell'AdSP del Mare di Sardegna, adottato con delibera del Comitato di gestione n. 30 del 20.12.2018 ed entrato in vigore, per tutti i porti dell'Ente, in data 01.01.2020;

Ordinanza n. 44/2021

"Diritti portuali nei porti di Cagliari Oristano Porto Torres Olbia Golfo Aranci Santa Teresa Gallura ed Arbatax".

L'Ordinanza abroga l'Ordinanza n. 12 del 13 maggio 2020 di modifica dell'Ordinanza n. 127/2018 sui diritti portuali nei porti di Cagliari, Oristano, Porto Torres, Olbia e Golfo Aranci e sono state specificate le procedure da seguire uniformemente in tutti i porti interessati ai fini della richiesta e l'invio dei dati necessari alla fatturazione degli importi da versare;

Ordinanza n. 45/2021 modificata dall'**Ordinanza n. 07/2022**

"Disciplina delle comunicazioni relative agli avviamenti dei lavoratori delle imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16, 17 e 18 della Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii., nonché delle funzioni di

vigilanza e controllo e dei connessi poteri di polizia amministrativa in materia di sicurezza ed igiene del lavoro nei porti di competenza dell'AdSP del Mare di Sardegna".

Con questo atto si è inteso implementare il processo di vigilanza sulle pratiche di impiego dei predetti lavoratori attraverso un sistema codificato di raccolta dei dati e monitoraggio degli stessi. Infatti, l'Ordinanza n. 45/2021, entrata in vigore a partire dal 21.12.2021, prevede che tutte le Imprese autorizzate ai sensi dei sopra citati articoli e che operano nella circoscrizione di competenza di questo Ente, debbano obbligatoriamente comunicare via posta elettronica utilizzando come schema l'apposita modulistica (o comunque, per agevolare l'avvio del processo, inviando i medesimi dati in essa contenuti ma utilizzando un proprio foglio di lavoro), gli avviamenti pianificati, preferibilmente su base settimanale, nonché i turni dei lavoratori; dovranno, altresì, essere immediatamente comunicate le variazioni agli avviamenti pianificati. Il personale del Servizio Ispettivo effettuerà verifiche a campione relativamente ai dati pervenuti mediante sopralluoghi presso le banchine ad uso pubblico ed i terminali;

Ordinanza n. 46/2021

"Norme in caso di infortuni ed incidenti in ambito portuale ed istituzione del Registro unico degli infortuni per il sistema portuale".

Mediante tale regolamentazione l'Ente si è dotato di uno strumento che ha lo scopo di individuare i principali fattori di rischio nelle aree e nelle attività portuali, ma anche idoneo a valutare l'evoluzione dei rischi, rappresentando altresì un documento di prevenzione e di supporto alle attività istituzionali dell'AdSP. Come previsto dall'art. 1 della nuova Ordinanza, che è entrata in vigore dal 01.01.2022, il campo di applicazione coinvolge tutti i soggetti autorizzati ad operare, a vario titolo, nelle aree di competenza di questo Ente, comprendendo sia le imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16, 17 e 18 della legge n.



84/1994, che tutti coloro i quali operano in quanto iscritti nel Registro di cui all'art. 68 C.N., o come concessionari ex art. 36 C.N. od ancora in qualità di soggetti prestatori di servizi di interesse generale. Mentre le imprese portuali avranno l'obbligo di comunicare all'AdSP, mediante l'utilizzo di apposita modulistica, sia l'infortunio che l'incidente che il "near miss" verificatosi, gli altri soggetti dovranno procedere alla comunicazione solo ed esclusivamente in caso di infortunio, e tali dati verranno utilizzati dall'AdSP unicamente ai fini conoscitivi. I dati raccolti con riferimento alla prima fattispecie (imprese portuali ex artt. 16, 17 e 18 L.84/94) vengono inseriti nel Registro unico degli infortuni per il sistema portuale, creato al fine di consentire una valutazione tecnica ed una disamina dei fattori di rischio nell'ottica di prevenzione di possibili eventi infortunistici futuri;

Ordinanza n. 47/2021

"Sosta delle navi inoperose nei porti ricadenti all'interno della circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna". L'Ente ha ritenuto opportuno procedere ad una revisione della previgente Ordinanza n. 13/2020, introducendo apposita modulistica e puntualizzando taluni aspetti anche allo scopo di velocizzare e rendere maggiormente efficiente il procedimento per il rilascio dell'autorizzazione. Peraltro, con la citata revisione sono stati introdotti alcuni importanti elementi di novità. Ad esempio, viene stabilito in maniera chiara il concetto di "sosta inoperosa" ed a quali operazioni fa riferimento; viene previsto l'obbligo di presentazione dell'istanza finalizzata all'autorizzazione alla sosta inoperosa esclusivamente nell'ipotesi in cui si preveda una sosta, sia per inizio che fine attività, superiore alle 24 ore; è introdotto, in particolari condizioni, l'obbligo di prestare una idonea garanzia mediante la costituzione di apposito deposito cauzionale. Inoltre, è stata prevista, nei confronti delle unità che svolgono attività con finalità sociali, umanitarie, filantropiche o

dirette alla salvaguardia dell'ambiente marino, l'applicazione di una riduzione di canone e tariffa security pari al 50%. L'Ordinanza è entrata in vigore il 1° gennaio 2022;

Decreto n. 42 del 18 febbraio 2021

Adozione del Manuale per la gestione dell'attività contrattuale;

Decreto n. 131 del 4 maggio 2021

"Modifiche al Regolamento per la nomina, la composizione e il funzionamento delle commissioni di gara nelle procedure di affidamento di contratti pubblici ai sensi del d.lgs. n. 50/2016 e per la determinazione dei compensi dei commissari approvato con Decreto n. 324 dell'8 agosto 2018" è stata disciplinata specificamente la materia di cui in oggetto al provvedimento medesimo;

Decreto n. 187 del 21 giugno 2021

Istituzione dell'ufficio amministrativo decentrato del porto di Porto Torres;

Decreto n. 237 del 28 luglio 2021

Modifiche al Regolamento per il reclutamento del personale della AdSPMds;

Decreto n. 292 del 27 settembre 2021

Adozione del modello di rendicontazione di sostenibilità dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna;

2022

Ordinanza n. 37/2022

Regolamento per il funzionamento delle Commissioni consultive locali ex art. 15 della legge 84/94 e ss.mm.ii. per gli scali facenti



parte della circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna".

L'articolo 2 del Decreto ministeriale 20 settembre 2022, concernente la ricostituzione delle Commissioni consultive locali dei porti di Cagliari, Olbia-Golfo Aranci, Oristano, Porto Torres e Portovesme, prevede che il funzionamento dei suddetti organi sia disciplinato mediante l'adozione di apposito Regolamento da parte dell'AdSP. In effetti, le varie Commissioni Consultive Locali dei porti dell'Isola non si erano mai dotate di un proprio regolamento di funzionamento, motivo per cui l'indicazione ministeriale è stata considerata come l'occasione opportuna per colmare la suddetta lacuna.

Il Regolamento in questione formalizza semplicemente quelli che sono i già noti meccanismi di funzionamento della Commissione Consultiva (composizione, funzioni, pareri), provvedendo in taluni casi a portare chiarezza su questioni prettamente organizzative (partecipazione da remoto, convocazioni, incompatibilità).

Ordinanza n. 39/2022

"Regolamento per l'esercizio delle operazioni portuali e dei servizi specialistici, complementari ed accessori alle operazioni portuali, ai sensi dell'art. 16 della Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii. nei porti compresi nella circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna".

Fino a tale data, nei porti di competenza di questo Ente, risultavano vigenti diversi ed eterogenei regolamenti che disciplinavano l'esercizio delle operazioni portuali e dei servizi specialistici, complementari ed accessori alle operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84/1994 e ss.mm.ii..

In particolare, nel porto di Cagliari e nei porti del Nord Sardegna sono stati a suo tempo emanati, dalle sopresse AA.PP., appositi provvedimenti disciplinanti detta materia, mentre, negli scali di Oristano, Portovesme e Arbatax, nelle more dell'adozione di Regolamenti uniformi, sono state recepite, con Decreti

presidenziali n. 55/2018 e n. 473/2021, le Ordinanze delle locali Autorità marittime relative esclusivamente alla disciplina dei servizi portuali, atteso che per il rilascio delle licenze per operazioni portuali, le varie Autorità marittime si rifacevano direttamente al DM n. 585/1995.

Dalla complessiva regolamentazione vigente nei predetti scali emergevano, principalmente, disomogeneità sia nella determinazione dei canoni/cauzioni annui relativi alle licenze d'impresa ex art. 16 della Legge, sia nell'individuazione delle categorie di servizi portuali all'interno dei medesimi. Al fine di armonizzare le procedure di cui trattasi, l'Ente ha provveduto all'adozione di un Regolamento unico per tutta l'AdSP disciplinante la materia in parola, che si applica alle nuove istanze di rilascio e/o rinnovo con decorrenza dal 01.01.2023, mentre alle autorizzazioni in corso di validità, per garantire la certezza delle situazioni giuridiche sottostanti, si continuerà ad applicare, fino alla data di naturale scadenza, la regolamentazione vigente al momento del rilascio, soprattutto per quanto attiene il canone di riferimento.

A tale proposito, da un lato parte si è ritenuto, in sede di prima applicazione e stante la necessità di uniformare la misura del canone fisso annuale, anche in considerazione della recente emergenza epidemiologica da COVID-19 che ha provocato diffuse e profonde situazioni di crisi economico-sociali nel tessuto aziendale dell'isola, di rapportare l'ammontare del canone fisso a quanto stabilito dall'art. 6 del D.M. n. 585/1995, che prevede, per le operazioni portuali, un importo pari ad Euro 2.582,28 (5.000.000 di lire) con adeguamento ISTAT annuale per gli anni successivi, e per i servizi portuali, un importo pari ad € 200,00 per ciascun servizio oltre adeguamento ISTAT, nonché l'introduzione valida erga omnes del canone variabile, che sarà strettamente collegato al fatturato delle Imprese, con una fascia esente fino a 1 milione di Euro.

Il nuovo Regolamento tocca comunque molteplici ulteriori aspetti afferenti alle imprese autorizzate ex art. 16 della legge n.



84/1994. L'Impresa che intende ottenere la licenza in argomento per lo svolgimento di attività portuali sia in conto terzi che in conto proprio sarà sottoposta al pagamento di un canone per ciascuna delle tipologie. La cauzione, sia per operazioni che per servizi portuali, sarà rapportata alla misura del canone fisso maggiorato del valore del canone variabile riferito all'anno precedente. Per le Licenze di primo rilascio, nonché per le Imprese con canone variabile pari a zero, la cauzione sarà pari al canone fisso attualizzato.

E' stata, inoltre, istituita una modulistica unica per tutti gli scali dell'AdSP, la quale risulta più snella e comprensibile, adatta per la prossima dematerializzazione dei relativi processi amministrativi che passeranno obbligatoriamente attraverso lo SUAMS (Sportello Unico Amministrativo Mare di Sardegna).

Vengono introdotti specifici servizi portuali (n. 12) validi per tutti gli scali insistenti nel Sistema portuale di competenza. Viene, altresì, introdotta la differenziazione tra segmentazione del ciclo produttivo ex art. 18 c. 9 della Legge e il sistema di interazione tra imprese ex art. 16 nell'ambito del medesimo ciclo operativo, attività che dovranno essere necessariamente sottoposte a specifica autorizzazione qualora richiesto all'Ente dalle Imprese portuali.

Per quanto concerne l'autoproduzione è stato introdotto uno specifico modulo, nonché due tipologie di canoni a seconda della fattispecie in esame; in particolare:

- Canone per operazioni portuali in autoproduzione generico (a prescindere dal tipo di merce), pari ad € 3.500,00€ per i primi tre giorni di utilizzo banchina/piazzale; il canone scende a 500,00€ per movimentazione di carri ferroviari su binari esistenti; il suddetto canone è maggiorato di ulteriori 250,00€ per ciascun giorno in più, nonché di una addizionale a seconda della tipologia di merce;
- Canone per operazioni portuali in autoproduzione relativo alle sole operazioni di rizzaggio e derizzaggio su navi in servizio di linea, pari ad € 3.500 per navi con capacità di

carico fino a 300 ml, 5.000€ per navi con capacità compresa tra 301 ml e 1.000 ml e 8.000€ per navi con capacità di carico superiore a 1.001 ml. Il canone in argomento sarà fisso fino a 250 toccate su base annuale, successivamente per ogni toccata superiore alle 250 ma entro le 500 verrà applicato un surplus di canone pari ad € 5,00 per scalo, 3,00€ nella fascia 501 – 1000 scali e infine 2,50€ nella fascia oltre i 1.001 approdi.

Infine, pare opportuno richiamare l'art. 26 del Regolamento che prevede l'obbligo, per le Imprese titolari di licenza ex art. 16 L. 84/94, di presentare, entro il 1° marzo di ogni anno, un apposito modulo contenente dettagli in merito alla realizzazione di quanto dichiarato nel Programma operativo, al fine di consentire all'Ente l'accertamento dei requisiti in possesso al momento del primo rilascio.

Decreto n. 396 del 08.11.2022

"Manuale operativo delle ispezioni safety AdSP Mare di Sardegna"

L'ANAC, con la Delibera n. 1208 del 22 Novembre 2017 - Approvazione definitiva dell'Aggiornamento 2017 al Piano Nazionale Anticorruzione - ha espressamente individuato le aree di rischio che caratterizzano le attività delle AdSP, tra le quali figura anche la (AR3) "Vigilanza ispettiva nelle sedi portuali".

L'AdSP Mare di Sardegna, nel proprio Piano Anticorruzione e Trasparenza 2021-2023, ha pertanto previsto, come obiettivo per il 2022, di adottare un apposito manuale operativo delle ispezioni da affiancare a quanto già contemplato nel codice di comportamento per tutti i settori a rischio. Tale previsione è stata inoltre ribadita all'interno del PIAO - Piano Integrato di Attività ed Organizzazione 2022-2024, adottato con decreto n. 222 del 29 giugno 2022, ed in particolare nell'ambito dei contenuti della Sottosezione di programmazione – Rischi corruttivi e trasparenza (Individuazione dei rischi e delle misure prioritarie per il 2022) nonché dell'Annesso 1.



Al fine di ottemperare a quanto previsto dai sopra citati strumenti di pianificazione l'Ente ha pertanto adottato, un "Manuale operativo delle ispezioni safety AdSP Mare di Sardegna" interamente elaborato in house a cura del personale dipendente dalla propria Direzione Occupazione e Impresa DOI. Il Manuale, oltre a fornire una breve sintesi delle vigenti normative in materia di sicurezza ed igiene del lavoro in ambito portuale, analizza le caratteristiche professionali che il personale ispettivo delle AdSP deve possedere nonché le principali regole comportamentali da osservare durante lo svolgimento dei sopralluoghi, in relazione sia al contesto spaziale ove questi hanno luogo (banchina, nave...) che ai soggetti con i quali l'ispettore deve interfacciarsi nel corso della propria attività (imprese portuali, lavoratori, personale di altre PP.AA. ed infine colleghi).

L'obiettivo dichiarato, al di là del mero ottemperamento di un obbligo burocratico, è che controllori e controllati, riescano a trovare la giusta ispirazione per svolgere al meglio, con rispetto, con collaborazione, con empatia, le proprie attività, nell'interesse della sicurezza e nell'interesse del porto.

Decreto n. 302 del 24 agosto 2022

"Adozione del Piano dell'organico dei porti del Sistema – POPS 2022-2024"

Nel corso del 2021 gli uffici della DOI hanno iniziato l'elaborazione del Piano dell'Organico dei Porti de Sistema (POPS) 2022–2024, quale «*documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto*». Si è proceduto ad acquisire direttamente dai datori di lavoro, mediante un questionario, tutte le informazioni più rilevanti sulle imprese operanti nella circoscrizione territoriale della AdSP. Tale strumento di "raccolta" di informazioni e di dati a disposizione dell'Autorità di Sistema Portuale, ha rappresentato la base di partenza per la successiva adozione dei previsti «**Piani Operativi di Intervento per il lavoro portuale**» (POI), propedeutici a

qualsiasi intervento dell'Ente nei settori della formazione professionale, di riqualificazione o riconversione del lavoratore portuale, ovvero per la ricollocazione del lavoratore stesso in altre mansioni o attività in porto., come espressamente previsto dall'all'articolo 17, comma 15-bis, della legge n. 84/1994.

Nel 2022 si è altresì proceduto alla revisione annuale del POPS così come previsto dall'art. 8, comma 3 bis, della legge n. 84/1994 e ss.mm.ii.

A tal proposito, la su citata norma prevede che il Presidente dell'Autorità, sulla base del Piano dell'Organico del Porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18, sentiti il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e l'Agenzia Nazionale per le Politiche Attive del Lavoro, adotti i Piani Operativi di Intervento per il lavoro portuale, finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione del personale interessato in altre mansioni o attività sempre in ambito portuale.

Decreto n. 303 del 25 agosto 2022

"Adozione del Piano operativo di intervento di Sistema 2022"

Alla luce della disposizione sopra richiamata, l'Ente ha elaborato il provvedimento in epigrafe, che, dopo aver ottenuto i pareri positivi di MIMS ed ANPAL, è stato adottato con il decreto n. 303.

I soggetti compilatori del questionario di aggiornamento al POPS, intesi come imprese portuali, hanno quindi avuto la possibilità di calibrare le proprie risposte sulla base del POI già adottato, e quindi sulla base della realizzazione, della concretizzazione delle proprie istanze recepite e tradotte in corsi formativi dal POI.

L'Ente, a quel punto, ha operato un confronto temporale dei dati a distanza di un anno dalle ultime elaborazioni, per esaminarne le eventuali variazioni e, in caso positivo, analizzarne le possibili cause.



Il collegamento tra i due strumenti pianificatori è divenuto quindi elemento essenziale e fondamentale per il percorso di crescita formativa e professionale dei lavoratori portuali dell'isola, e la realizzazione dei contenuti del POI, come auspicato dall'Ente, ha avuto un notevole riverbero sui contenuti dell'aggiornamento del POPS, in particolare sulle risposte relative alle policy occupazionali delle imprese.

Il Piano è stato redatto sia sulla base del vigente POPS 2022-2024 che alla luce dei riscontri pervenuti ad un apposito questionario inviato, nella primavera del corrente anno, a tutte le imprese portuali del sistema.

L'elaborazione delle risposte, il numero dei partecipanti proposti al programma formativo e le tipologie di azioni offerte hanno suggerito la necessità di articolare il P.O.I. su due distinti livelli temporali di realizzazione.

Il primo livello ha come obiettivo il raggiungimento di alcuni target denominati "Formazione operativa" (ovvero il rinnovo delle abilitazioni/patenti scadenti nel 2022 e l'avviamento a conseguire abilitazioni/patenti da parte di nuovi lavoratori), oltre che dei corsi di inglese inclusi nella "Formazione professionale".

Il secondo livello riguarderà ancora una volta una parte dei target individuati nell'ambito della "Formazione operativa" (ovvero il rinnovo delle abilitazioni/patenti scadenti nel 2023), ma anche alcuni corsi più approfonditi, che avranno l'obiettivo di ampliare il bagaglio culturale dei discenti ma soprattutto di agire da impulso per consentire alle proprie imprese di provenienza lo sviluppo di nuovi approcci, di nuove competenze e di nuove soluzioni, anch'essi inclusi nella "Formazione professionale".

Come previsto dal POI, il primo step ha preso avvio nel corso del quarto trimestre del 2022, ed estenderà presumibilmente i propri effetti, ancorché parziali (alcuni corsi avranno durata abbastanza lunga), anche successivamente.

Già ad inizio di novembre 2022 è stato pubblicato sul sito dell'Ente il primo avviso di manifestazione di interesse per l'organizzazione di corsi di formazione per rilascio di patenti di guida per ralla portuale, ed entro la fine dell'anno si procederà alla pubblicazione dei rimanenti avvisi, diretti alla fornitura di corsi professionali per operatori meccanici (apparecchi di sollevamento, pale meccaniche e gommate, ralle, reachstacker) e di un corso di inglese.

Decreto n. 447 del 2 dicembre 2022

Adozione della revisione annuale del POPS

Decreto n. 186 del 1° giugno 2022

Approvazione del Regolamento interno di funzionamento dell'Organismo Indipendente di Valutazione.

Per una più efficace e trasparente gestione del Ciclo di Performance si è provveduto all'adozione di un apposito Regolamento che disciplina il funzionamento collegiale dell'OIV.

2023

Delibera del Comitato di gestione n. 8 del 27 aprile 2023

Modifica dell'elenco dei procedimenti SUAMS 2023

Il 2023 ha registrato il raggiungimento del 100% di digitalizzazione dei Procedimenti SUAMS.

La delibera in epigrafe ha dato anche mandato al Presidente di apportare le modifiche necessarie all'adeguamento all'elenco dei procedimenti iscritti nello SUAMS.

L'elenco dei procedimenti è stato ulteriormente modificato con la delibera del Comitato di gestione n. 8 del 27 aprile 2023, consultabile dal seguente link) e con decreto 206/2023 (clicca qui per consultare l'elenco aggiornato dei procedimenti)];



Ordinanza n. 28/2023

Registro dei fornitori di combustibili per uso marittimo per gli scali dell'A.d.S.P. del Mare di Sardegna” ai sensi dell’art. 1, punto 12, del Decreto Legislativo n. 205/2007.

A seguito dell'accorpamento delle due preesistenti Autorità portuali era necessario regolamentare l'istituzione di un registro unitario e unificarne le procedure.

Ordinanza n. 31/2023

Approvazione del Regolamento delle Aree Operative e della Viabilità ordinaria nel porto di Olbia

Ordinanza n. 50/2023

Adozione del Regolamento per il deposito temporaneo e la movimentazione di merci alla rinfusa ed unitizzate/in colli in banchina e nei piazzali dei porti compresi nella circoscrizione territoriale dell’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna.

Il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e per la Trasparenza 2021-2023, nonché i successivi PIAO – Piano Integrato di Attività e Organizzazione, nell’ambito delle misure di prevenzione individuate nel Registro dei rischi, individuavano quale misura prioritaria, e da concretizzarsi, entro il 2023, l’adozione di un nuovo Regolamento sul deposito merci in banchina, che è stato appunto adottato con il provvedimento in epigrafe e già digitalizzato sullo SUAMS.

Ordinanza n. 51/2023

Regolamento per l’istituzione ed il funzionamento dei Comitati di Igiene e Sicurezza del lavoro nei porti dell’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna.

A seguito dell'accorpamento delle due preesistenti Autorità portuali si è reso necessario emanare un regolamento unitario e unificare le competenze dei due preesistenti Comitati.

Decreto n. 107 del 13 aprile 2023

Adozione delle linee guida per il trattamento dei dati personali nell’ambito dello svolgimento delle attività istituzionali della AdSPMS.

Decreto n. 206 del 3 luglio 2023

Modifiche all’elenco dei procedimenti SUAMS, luglio 2023

Decreto n. 335 del 17 ottobre 2023

Regolamento per gli affidamenti di lavori, servizi e forniture di importo inferiore alle soglie di rilevanza europea di cui all’art. 50 del D.lgs. n. 36/2023 e s.m.i. e per le procedure negoziate senza pubblicazione di bando, nonché per la disciplina dell’elenco dei fornitori e professionisti dell’Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna”

Delibera del Comitato di gestione n. 22 del 27 ottobre 2023

Adozione del nuovo Regolamento di amministrazione e contabilità

L’adozione del nuovo Regolamento si è resa necessaria al fine di corrispondere a quanto indicato nel referto prodotto in occasione dell’ispezione SIFIP del MEF.

Delibera del Comitato di gestione n. 29 del 30 novembre 2023

Revisione del Piano dell’organico del porto dei lavoratori delle imprese 2022- 2024, di cui agli articoli 16, 17 e 18 – Art. 8, co. 3, lett. s-bis) e co. 3-bis Legge 84/94 e ss.mm.ii.

Decreto n. 387 del 28 novembre 2023

Modifiche all’elenco dei procedimenti SUAMS, novembre 2023

Il provvedimento ha formato oggetto di errata corrige mediante il decreto n. 393 del 30 novembre 2023.

Decreto n. 402 del 5 dicembre 2023

Adozione della Revisione 2023 del POPS.



Nel corso del 2023 sono stati inoltre avviati gli *itinerari* di adozione dei seguenti provvedimenti:

- **Regolamento sul procedimento amministrativo.** Una prima bozza è stata predisposta nel 2021, e completamente aggiornata nel 2023, ma si è ritenuto opportuno soprassedere all'emanazione a fronte del necessario coordinamento con alcune modifiche normative intervenute nell'anno ed ancora di incerta applicazione, come i procedimenti autorizzativi unici delle ZES. Questi, seppur digitalizzati ed inseriti nello SUAMS, presentano infatti forti incertezze applicative dopo la definitiva conversione in legge del D.L. n. 124/2023, "Disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione, per il rilancio dell'economia nelle aree del Mezzogiorno del Paese, nonché in materia di immigrazione." (GU Serie Generale n.219 del 19-09-2023- Decreto-Legge convertito con modificazioni dalla L. 13 novembre 2023, n. 162 in G.U. 16/11/2023, n. 268). La legge ha previsto una unica ZES di tutto il Sud Italia. Nel 2024 a seguito dei necessari chiarimenti interpretativi si provvederà alla formale adozione;
- **Regolamento per la disciplina di cui all'articolo 17 della legge n. 241/1990.** A seguito di valutazioni procedurali svolte attraverso lo SUAMS tale fattispecie regolamentare è apparsa del tutto irrilevante, sia perché l'utilizzo della disposizione è raro, sia perché, caso per caso, il Responsabile del procedimento dovrà decidere quale soggetto è più opportuno consultare.
- **Regolamento per gli incarichi, conferiti e autorizzati.** Il provvedimento è già stato predisposto. Si attende, preliminarmente, per la definitiva approvazione, l'adozione del PIAO con il nuovo Codice di Comportamento.

La certificazione di qualità

Un obiettivo fondamentale raggiunto lo scorso dicembre 2023, è la prima "verifica e mantenimento" da parte della Direzione Amministrazione e

Bilancio, della Certificazione del Sistema di Gestione Integrato secondo le Norme UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015.

Il raggiungimento della certificazione, nel 2022, ha implicato un'attenta verifica, da parte degli Enti certificatori (GCerti Italy per l'ISO 9001:2015 e United Registrar of Systems per l'ISO 14001: 2015), dell'intero processo gestionale degli Uffici delle sedi di Cagliari ed Olbia.

Diverse le attività amministrative ed economico-finanziarie interessate: accertamento e riscossione delle entrate, impegno e pagamento delle spese, bilancio e programmazione finanziaria, gestione del personale e dell'ufficio economato. Aspetti dei quali è stata valutata – anche con la presenza di ispettori sul posto – la conformità ai requisiti previsti dalla norma, dalle circolari ministeriali, dai regolamenti generali ed interni dell'AdSP (questi ultimi approvati dal Comitato di Gestione e sottoposti al vaglio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). Iter che si è concluso positivamente con il rilascio delle due certificazioni UNI EN ISO 9001:2015 per il sistema di gestione per la qualità e UNI EN ISO14001:2015 per quello di gestione ambientale (protezione dell'ambiente, prevenzione dell'inquinamento, nonché la riduzione del consumo di energia e risorse nell'ambito dei processi organizzativi).

Notevoli i benefici futuri per l'AdSP. Da una parte, attraverso il meccanismo della sorveglianza periodica, l'accreditamento permette all'Ente un monitoraggio costante sulla competenza e conformità alle norme dei procedimenti, consentendo, così, un miglioramento delle performance e una efficace mitigazione dei rischi corruttivi. Dall'altra, dal lato dell'utenza, la garanzia di confronto con un Ente che rispetta stringenti requisiti di qualità e trasparenza e garantisce, comunque, una maggiore e diffusa percezione di affidabilità della struttura amministrativa.

A distanza di qualche anno dal riconoscimento nazionale come Ente pubblico più veloce nei pagamenti e, come evidenziato dagli studi sulle portualità del 2020, come Autorità di sistema portuale con il più alto indice di performance.



La positiva esperienza maturata dalla Direzione Amministrazione e Bilancio ha indirizzato l'Ente ad approfondire tale approccio. Nel prossimo triennio sono infatti previste significative attività, coordinate dalla DPS e dal RPCT, finalizzate al raggiungimento Certificazione ISO 37001 in tema di "Sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione".



1.5 LE RISORSE

1.5.1 LE RISORSE FINANZIARIE

Se ci si attendeva, già dal prossimo anno, una stabilizzazione del quadro macroeconomico globale ed una crescita dell'economia nazionale, oggi bisogna riconoscere che sarà necessario rinviare tali aspettative.

L'economia italiana, a livello congiunturale, dopo la battuta di arresto del PIL in primavera, resta debole; confermata la previsione di crescita del PIL dello 0,8 per cento nel 2023, dopo che il biennio 2021-2022 era stato caratterizzato da un ragguardevole recupero rispetto alla caduta del 2020.

Le cause vanno ricercate sostanzialmente nel quadro internazionale di riferimento e, in particolare, da due elementi determinanti:

- a) Il contesto internazionale, già fragile negli ultimi anni, vede aumentare i fattori di instabilità con la recrudescenza del conflitto israelo-palestinese e il conseguente riaccendersi delle tensioni su materie prime e prezzi dell'energia. L'acuirsi dell'incertezza aumenta la difficoltà di orientare le previsioni.
- b) il calo della domanda globale e,
- c) a livello di Eurozona, da un irrigidimento delle condizioni monetarie e finanziarie.

Il prolungarsi della fase di inflazione sta producendo in effetti un *real catch* in cui le principali banche centrali sono indotte ad operare ulteriori restrizioni monetarie che generano un ulteriore rallentamento delle principali aree economiche che solitamente trainano il commercio mondiale, cui si aggiunge l'alea del rischio, a livello geopolitico, di un acuirsi delle attuali tensioni internazionali – da ultimo il nuovo conflitto israelo-palestinese – che potrebbe dare luogo a nuovi shock dei prezzi dell'energia, ovvero restrizioni nelle catene di offerta in settori strategici per l'economia.

In occasione della predisposizione delle Relazione programmatiche ai bilanci degli anni passati, è stato evidenziato come il comparto della

logistica produca, in questi scenari complessi, particolari anticorpi adattativi. Secondo l'analisi riportata nel Rapporto SRM 2023 *“Italian Maritime Economy Porti, shipping e logistica al centro dei nuovi scenari del Mediterraneo. 10 anni di analisi, dati e riflessioni sulla competitività del settore e sul ruolo dell'Italia”*, la logistica si sta rapidamente adeguando a queste variabili attraverso un cambio di paradigma che prevede la tendenza ad accorciare le catene di approvvigionamento e la diversificazione dei fornitori, che vengono scelti sempre più vicini al mercato di destinazione, con un ritorno, quindi, alla creazione di “magazzino” inteso come scorte di sicurezza.

Ne consegue che l'area del Mediterraneo sta rafforzando sempre più la propria importanza strategica, assumendo una nuova centralità nei traffici globali grazie alla posizione tra il Canale di Suez e le rotte di *deep sea*.

Tra il 2001 e il 2022 il traffico container tra Europa e Asia in entrambe le direzioni è infatti cresciuto ad un tasso medio annuo del 4,4%, mentre la rotta transatlantica è aumentata del 2% e quella transpacificca, che rimane comunque la principale in termini di volumi, del 4%. Dal canto suo, nel Canale di Suez transita il 12% del traffico marittimo mondiale, il 27% dei servizi di linea container e circa il 5% del traffico di greggio, il 10% dei raffinati e l'8% del GNL.

In questo scenario, i porti del Mediterraneo hanno migliorato la loro efficienza ed attrattività, con una crescita media del 5,2% annuo tra il 2005 e il 2021, mentre il divario con i porti del Nord Europa è in costante diminuzione.

Buona parte dei confortevoli risultati è riferibile al traffico marittimo di *Short Sea Shipping* che cresce con un tasso medio di quasi il 7%, grazie anche al dinamismo dell'Italia che ha movimentato nel 2022 più di 314 milioni di tonnellate di merce, equivalenti a 380 miliardi del nostro import-export.



Le prestazioni positive del comparto tendono ad influenzare, parzialmente, anche le tendenze di sviluppo economico dell'Italia, seppure in contrazione rispetto alle attese. Nel 2023 si attende dal settore marittimo una crescita dell'1%, quindi superiore al dato tendenziale comunicato a settembre 2023 dalla Commissione europea che ha previsto una crescita del PIL nazionale dello 0,9% (rispetto al +1,2%) nel 2023 ed un +0,8% nel 2024 (da +1,1%).

Il Sistema dei porti sardi sta sicuramente contribuendo al conseguimento di simili risultati, in quanto *player* di riferimento nell'economia legata ai traffici marittimi e soggetto attivo nelle dinamiche degli impatti socioeconomici derivanti dalla realizzazione di infrastrutture innovative e progetti avanzati a livello nazionale, comunitario e internazionale. Nel 2022 il valore economico generato dall'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, cioè la ricchezza prodotta attraverso l'esecuzione delle attività istituzionali, è infatti incrementato notevolmente rispetto all'anno precedente (+30%), mentre il valore economico distribuito (costi operativi, salari e benefit ai dipendenti, pagamenti ad altre PA) è passato da 39 milioni ad oltre 42 milioni di euro (+8%).

Anche per il 2024 l'Autorità intende affermare il suo ruolo di *leadership* nell'ambito regionale di riferimento ed al contempo confermare la propria vocazione di "*PA che fa*", di ente pubblico che investe e realizza.

Anche i numeri del Bilancio preventivo, adottato con delibera del Comitato di gestione n. 21 del 27 ottobre 2023, come quelli degli scorsi anni, sono importanti: nel triennio 2024-2026 si prevede infatti di spendere 460 milioni di euro per opere che complessivamente cubano, come riportato nel Programma triennale dei lavori allegato al medesimo Documento contabile, poco più di 605 milioni di euro, di cui 262 milioni a valere nella sola cassa del 2024.

Un'iniezione finanziaria per rivitalizzare il mercato delle imprese di costruzione ed il relativo indotto, ma pur sempre in funzione del consolidamento dell'attrattività del sistema dei porti sardi quale polo centrale nei traffici marittimi del Mediterraneo, in grado di agganciare le

opportunità che i mutati paradigmi della logistica sopra cennati possono offrire.

In questa direzione vanno quindi gli ingenti stanziamenti per la realizzazione di interventi che daranno un volto nuovo agli scali del nostro territorio. Su tutti i primi 70 milioni di euro relativi al 2024 per l'avvio dei lavori del nuovo Terminal ro-ro del porto di Cagliari, che cuberà complessivamente oltre 340 milioni di euro, ma anche l'attesa realizzazione dell'escavo di Isola Bianca ad Olbia e la relativa canaletta di accesso, opera da oltre 80 milioni di euro, da iniziare nel 2024.

A questi interventi in cantierizzazione nel corso del 2024, si devono aggiungere l'avvio e/o il completamento di importanti opere negli scali di Porto Torres, Oristano, Portovesme ed Arbatax.

E poi la robusta spinta *green* voluta dall'Ente, già tracciata nel Piano operativo triennale 2021-2023 e nel Documento di pianificazione energetico-ambientale del sistema portuale, e su cui il Governo italiano ha inteso scommettere, assegnando all'Ente cospicue risorse sia a valere sui fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza che su quelli del Fondo nazionale complementare. Il prossimo anno partirà infatti la realizzazione dell'elettificazione delle banchine, che cubano complessivamente 70,2 milioni di euro, (c.d. cold ironing) di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura e Portovesme, di cui saranno spesi, per il 2024, i primi 3,8 milioni di euro. Identica cifra è stata riconosciuta dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica – e suddivisa in due annualità a valere sul bilancio preventivo 2024 e nel secondo anno del triennale 2024-2026 – per la realizzazione di un progetto pioneristico in tema di cattura dell'energia dal moto ondoso, da completare entro la fine del 2025 presso la diga foranea di Porto Torres.

La capacità dell'Ente di realizzare opere con lo sguardo sempre rivolto verso l'ecosostenibilità della propria azione è stata, peraltro, recentemente riconosciuta durante il *RemTech Expo* con l'assegnazione dello "Smart Ports



Award”, premio attribuito a quelle autorità di sistema portuale che si sono distinte per particolare sensibilità verso le politiche sociali e *green*.

Ma la capacità di spesa risulta altresì sostenibile anche finanziariamente, grazie ad una realistica politica delle previsioni delle voci di entrata ed alle provviste derivanti dalle gestioni precedenti, formatesi in virtù di un’accurata ed accurata gestione degli avanzi.

In definitiva, anche per il 2024 e per il triennio di riferimento delle previsioni contenute nel Documento contabile 2024-2026, l’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna sarà in grado di attivare quelle iniziative atte a garantire l’adeguatezza dell’offerta dei propri scali di fronte ai sempre mutevoli scenari socioeconomici e geo-politici.

Nella tabella che segue si riportano sinteticamente i valori dei titoli delle voci di entrata e di spesa, il cui equilibrio è dato da un consistente avanzo

	2024	2025	2026
ENTRATE	€	€	€
TITOLO I CORRENTI	68.302.900	68.302.900	68.302.900
TITOLO II CONTO CAPITALE	503.000	503.000	503.000
TITOLO III PARTITE DI GIRO	13.085.380	13.085.380	13.085.380
TOTALE =	81.891.280	81.891.280	81.891.280
Avanzo di amministrazione utilizzato	171.852.868	229.692.198	37.692.198
TOTALE GENERALE =	253.744.148	311.583.478	119.583.478

	€	€	€
USCITE			
TITOLO I CORRENTI	53.725.668	53.161.668	53.161.668
TITOLO II CONTO CAPITALE	186.933.100	245.336.430	53.336.430
TITOLO III PARTITE DI GIRO	13.085.380	13.085.380	13.085.380
TOTALE =	253.744.148	311.583.478	119.583.478

di amministrazione di oltre 575 milioni di euro, frutto di un’oculata gestione delle risorse finanziarie, che consentirà di dare copertura a tutte le iniziative dell’Ente programmate nel triennio.

Nell’azione di pianificazione assume un ruolo cruciale l’attività di **fundraising**, cioè il processo di reperimento di finanziamenti: l’AdSP, accanto alle tradizionali fonti di finanziamento, sta affiancando anche modalità alternative per ottenere le risorse economiche necessarie per la realizzazione di studi, progetti e infrastrutture materiali ed immateriali a beneficio dei porti e del sistema logistico.

Le risorse PNRR e PNC

Con l’avvio del periodo di programmazione 2021-2027 e il potenziamento mirato del bilancio a lungo termine dell’UE, l’attenzione è posta sulla nuova politica di coesione e sullo strumento finanziario denominato **NextGenerationEU**, uno strumento temporaneo da 750 miliardi di euro pensato per stimolare una “ripresa sostenibile, uniforme, inclusiva ed equa”, volta a garantire la possibilità di fare fronte a esigenze impreviste, il più grande pacchetto per stimolare l’economia mai finanziato dall’UE.

L’intera iniziativa della Commissione europea è strutturata su tre pilastri:

1. sostenere gli Stati membri per investimenti e riforme;
2. rilanciare l’economia dell’UE incentivando l’investimento privato;
3. trarre insegnamento dalla crisi.

In questo contesto si inserisce il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, lo strumento che traccia gli obiettivi, le riforme e gli investimenti che l’Italia intende realizzare grazie all’utilizzo dei fondi europei di Next Generation EU, per attenuare l’impatto economico e sociale della pandemia e rendere l’Italia un Paese più equo, verde e inclusivo, con un’economia più competitiva, dinamica e innovativa.

Il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 ha disposto all’art. 1, c. 1, l’approvazione del



Piano nazionale per gli investimenti complementari (PNC), finanziato con risorse nazionali per complessivi 30.622,46 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2026, con l'obiettivo di integrare e potenziare i contenuti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Il PNC, al quale è applicata la normativa di semplificazione e accelerazione già prevista per il PNRR (art. 14 decreto-legge n. 77 del 2021 e art.1, comma 6, decreto-legge n. 59 del 2021), si basa su alcuni principi finalizzati a una maggiore efficienza nell'allocazione delle risorse, mediante:

- l'accelerazione della c.d. «messa a terra» degli interventi comprimendo e, ove possibile, anticipando i tempi di definizione dei passaggi amministrativi e burocratici;
- il finanziamento diretto di progetti definiti con obiettivi di realizzazione precisi superando ove possibile, il semplice riparto delle risorse.

La complementarità del PNC rispetto al PNRR si manifesta non solo a livello di disciplina, ma anche a livello:

- progettuale, con una integrazione delle risorse per gli interventi già previsti nel PNRR (i c.d. programmi e interventi cofinanziati);
- di missione o di componente della missione, con la previsione di ulteriori investimenti (i c.d. programmi e interventi del Piano) che contribuiscono al raggiungimento delle finalità del PNRR.

Il PNC rappresenta anche un traguardo del PNRR, trattandosi di un impegno oggetto di due milestone della Riforma della pubblica amministrazione (M1C1-55 e M1C1-62).

Nell'ambito delle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e Piano nazionale Complementare (PNC) sono stati finanziati quattro progetti strategici per lo sviluppo della portualità della Sardegna.

Per questi progetti è stato riconosciuto all'Autorità un **finanziamento complessivo di circa 192.172.920 euro** (trasferimenti dallo Stato per il PNRR e PNC).

Nello specifico, i progetti finanziati con risorse PNRR/PNC sono i seguenti:

**1- M3C2_R_1.3-4
“COLD IRONING”**

Si rinvia a quanto descritto nelle sezioni precedenti relativamente agli interventi di infrastrutturazione per il prossimo triennio.

**2- M3C2_I_2.1-5
“PROGETTAZIONE ESECUTIVA E REALIZZAZIONE DEI LAVORI DEL TERMINAL RO-RO NELL'AVAMPORTO OVEST DEL PORTO CANALE DI CAGLIARI”**

Si rinvia a quanto descritto nelle sezioni precedenti relativamente agli interventi di infrastrutturazione per il prossimo triennio.

**3- M5C3_I_4.11-13
“REALIZZAZIONE DELLA STRADA DI COLLEGAMENTO DEL TERMINAL RO-RO AL PORTO CANALE”**

Si rinvia a quanto descritto nelle sezioni precedenti relativamente agli interventi di infrastrutturazione per il prossimo triennio.

**4- M2C1_I_2.1
“LAVORI DI RISTRUTTURAZIONE, EFFICIENTAMENTO ENERGETICO E ADEGUAMENTO NORMATIVO DELL'EDIFICIO IDENTIFICATO COME CASERMA EX VV.F. SITO NEL PORTO DI SANTA GIUSTA – ORISTANO. REALIZZAZIONE DI UN CENTRO SERVIZI POLIFUNZIONALE PER LA LOGISTICA AGROALIMENTARE (CE.S.P.L.A.)”**



Con questa misura, l'AdSP del Mare di Sardegna potrà avviare il progetto di ristrutturazione, adeguamento distributivo e impiantistico dell'edificio dell'ex Caserma dei VV.FF di Oristano. Scopo dei lavori è il ripristino, nella sua totalità, dell'edificio un tempo adibito a caserma, per realizzare gli uffici dell'AdSP ed il Punto di Controllo Frontaliero (PCF) del Ministero della salute, Direzione generale sanità animale e farmaci veterinari. L'opera, che rientra all'interno del "Regime 1", è conforme agli obiettivi ambientali di cui al principio "Do Not Significant Harm" (DNSH), pertanto contribuisce in modo sostanziale ai 6 obiettivi della tassonomia europea per la sostenibilità degli investimenti. Il costo totale dei lavori ammonta a 7.627.119,90 euro ed è interamente finanziato dal Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) - Missione 2 - Componente 1 - Investimento 2.1, "Sviluppo della logistica agroalimentare tramite miglioramento della capacità logistica dei porti (decreto del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali 30 agosto 2022)".

5- M3C2_I_1.1-8.9 "GREEN PORTS"

Il Ministero per la transizione ecologica (ora dell'ambiente e della sicurezza energetica) ha promosso, nell'agosto del 2021, una linea di finanziamento destinata a 9 autorità di sistema portuale affinché le stesse implementassero le misure contenute nei rispettivi Documenti di pianificazione energetico-ambientale del Sistema portuale (DEASP).

Grazie a tale misura, all'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna sono stati destinati 28 milioni di euro, più 4,5 milioni per la conversione elettrica dei mezzi dei concessionari/terminalisti.

L'Autorità, al riguardo, ha presentato un ambizioso disegno di utilizzo di dette risorse, il cui onere complessivo avrebbe superato i 50 milioni di euro, di cui oltre la metà finanziati appunto con fondi PNRR.

Questa iniziativa è stata denominata "Programma di Azioni Integrate (PAI) – Next rE-generation Ports", cui verrà data appresso specifica evidenza.

Nonostante tutti i progetti presentati nel PAI sono stati ritenuti meritevoli di finanziamento da parte del Ministero nel febbraio 2022, va evidenziato che ad oggi solo alcuni degli interventi previsti nel Programma risultano finanziati. Ciò a causa della complessa istruttoria ministeriale in materia di aiuti di stato.

Più avanti si fornisce un dettaglio maggiore del PAI.

6- M3C2_I_1.1-8.9 "PORT COMMUNITY SYSTEM – PCS"

L'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha presentato a fine novembre 2023 una proposta di investimento per l'ammissione al finanziamento, per l'importo di 1.000.000 di euro, stanziato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per lo sviluppo e l'implementazione dei servizi Port Community System (PCS) per l'interoperabilità con le Pubbliche Amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN) – Digitalizzazione della catena logistica – sub investimento 2.1.2 Rete di porti e interporti.

Il progetto presenta due fasi: la prima da concludersi entro il giugno 2024 e che porterà alla realizzazione di un PCS base, la seconda da concludere entro il 30.06.2026 per la costituzione di un PCS evoluto in tutti i porti del Sistema.

Al momento della redazione del presente Piano non sono ancora note le determinazioni del Ministero circa l'assentimento del finanziamento richiesto.

Nella tabella di sintesi di cui appresso sono riportati gli interventi che l'Autorità ha sottoposto a finanziamento a valere sulle risorse PNRR/PNC. Si fa presente che per alcuni interventi non è stato ancora assunto il Codice Unico di Progetto (CUP) in quanto non è risulta al momento definitivo l'iter di finanziamento.

Misura	Oggetto	CUP	Denominazione	Richiesta	PNRR	PNC
M3C2_R_1.3-4	Cold Ironing	B21B21001790001	Cagliari Porto Storico	20.900.000 €		20.900.000 €
		B21B21001800001	Cagliari Porto Canale	12.220.000 €		12.220.000 €
		B71B21002760001	Portovesme	500.000 €		500.000 €
		B91B21001930001	Olbia Isola Bianca	21.560.000 €		21.560.000 €
		B91B21001940001	Golfo Aranci	2.400.000 €		2.400.000 €
		B21B21001840001	Porto Torres	12.750.000 €		12.750.000 €
		B31B21004020001	Santa Teresa Gallura	500.000 €		500.000 €
M3C2_I_2.1-5	Reti portuali e terminali merci	D21G06000020003	Terminal ro-ro Cagliari	99.350.000 €		99.350.000 €
M5C3_I_4.11-13	Investimenti infrastrutturali ZES	D21B19000280006	Strada ZES Cagliari	10.000.000 €	10.000.000 €	
M2C1_I_2.1	Logistica Agroalimentare Porti	C19H23000010007	Ce.S.P.L.A. Oristano	7.627.120 €	7.627.120 €	
M3C2_I_1.1-8.9	Green Ports	F27F22000030006	Millepiedi Porto Torres	3.800.000 €	3.800.000 €	
		F21I22000500006	Green Mobility	450.000 €	450.000 €	
		B58I21001200001	Light by Wind Arbatax	115.800 €	115.800 €	
		B47H21008140005	Illuminazione Arbatax	3.100.000 €		
		B22H21000760003	SETH – Trattamento fumi Cagliari	9.150.000 €		
		B23D21012240003	CER Cagliari	3.745.856 €		
			CER Oristano	4.113.750 €		
Pit-eStop	250.000 €					
M3C2_I_2.1-2	Digitalizzazione catena logistica		S-PCS	1.000.000 €		

Richiesti finora = 213.532.526 €

Riconosciuti finora = 192.172.920 €



Le risorse FSC

Il 18 novembre 2021 l'Autorità ha sottoscritto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (allora delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) la convenzione per l'erogazione del finanziamento statale destinato alla realizzazione dell'intervento denominato "Porto di Cagliari, Olbia e Porto Torres: Manutenzioni straordinarie" nell'ambito del Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014/2020 (Asse Tematico E – Altri interventi – Linea d'Azione "Miglioramento sicurezza Infrastrutture) per un importo complessivo di Euro 25.000.000.

A fronte delle mutate esigenze, l'Ente ha sottoposto al Ministero una rimodulazione degli interventi, ad invarianza di finanziamento. Con decreto direttoriale 30 dicembre 2022, n. 320 è stata dunque approvata la nuova Convenzione grazie alla quale è stato previsto un cofinanziamento statale per gli interventi riportati qui accanto:

CUP	Titolo	Porto	Totale impegni	Totale impegni ammessi
D22I15000330005	Demolizione dei silos e riqualificazione delle aree circostanti della zona di Riva di Ponente	Cagliari	€ 1.656.358,22	€ 1.648.649,63
D21B17000060005	Lavori da eseguirsi nella zona ovest del Porto di Cagliari, all'interno dell'area di security	Cagliari	€ 265.043,37	€ 265.043,37
B27G20000030005	Lavori di manutenzione straordinaria di aree e pavimentazioni nella zona commerciale del Porto di Cagliari	Cagliari	€ 866.341,00	€ 857.127,46
B26H19000020005	Lavori di realizzazione della rete fognaria in Loc. Su Siccu, dal pennello S. Elmo al capannone Nervi	Cagliari	€ 680.879,03	€ 680.879,03
D27H13001440005	Lavori di realizzazione del parco della chiesa di S. Efsio presso l'avamposto est del Porto Canale	Cagliari	€ 1.836.434,18	€ 1.836.434,18
B27E16000040005	Porto di Porto Torres – Riqualificazione, manutenzione, completamento e trasformazione del fabbricato "mercato ittico" in centro servizi per il porto	Porto Torres	€ 4.000.000,00	€ 4.000.000,00
B21G11000040001	Progettazione definitiva ed esecutiva sulla base del progetto preliminare e per la realizzazione dei lavori per il prolungamento dell'Antemurale di Ponente e della resecazione e della banchina alti fondali del Porto Civico di Porto Torres	Porto Torres	€ 30.285.585,80	€ 8.760.468,76
B24E14001480002	Realizzazione nel porto di Porto Torres dello scalo di alaggio e varo delle imbarcazioni con gru, all'interno del polo nautico del nord – ovest della Sardegna	Porto Torres	€ 5.600.000,00	€ 1.000.000,00
B24B14000270005	Porto di Porto Torres - Lavori di manutenzione straordinaria e recupero degli impianti di illuminazione del porto	Porto Torres	€ 1.975.000,00	€ 1.975.000,00
B91J19000040005	Adeguamento sismico Stazione Marittima di Olbia	Olbia	€ 204.000,00	€ 204.000,00
B71J19000010005	Porto Cocciani molo sud fornitura e posa in opera di tre bitte, dell'allargamento della scassa dei moli 5-6 di Olbia e manutenzione straordinaria in ambito portuale	Olbia	€ 735.000,00	€ 735.000,00
B22J22000000005	Lavori di demolizione dei fabbricati dell'ex officina dei Vigili Del Fuoco presente in Zona Sa Perdixedda del Porto Storico di Cagliari	Cagliari	€ 666.417,74	€ 666.417,74
D21H17000060005	Lavori di Manutenzione Straordinaria della scogliera esistente in zona "Sa Scafa" a protezione della Torre della IV Regia	Cagliari	€ 577.849,31	€ 460.510,27
D21H17000040005	Realizzazione di un percorso ciclopedonale dal villaggio pescatori alla chiesa di Sant'Efsio in localita' Giorgino - Cagliari	Cagliari	€ 612.974,20	€ 612.974,20



Le risorse CEF

Nel contesto delle infrastrutture di trasporto regionali in Sardegna, l'Autorità di sistema portuale gioca un ruolo di grande importanza per l'economia isolana.

Difatti, nell'ambito del nuovo contesto europeo e alla luce dei recenti risultati dei progetti comunitari portati a termine dall'Autorità nel corso del 2021 (vedi [GEECCTT-Illes](#) e [Nectemus](#)), la Sardegna potrebbe assumere una posizione strategica nelle Autostrade del Mare.

Inoltre, nel processo di revisione delle Reti TEN-T, conclusosi nel giugno del 2022 con la proposta della Commissione [COM \(2022\) 384 final 2022/0420\(COD\)](#) che dovrebbe trovare approvazione entro il 2024, la Regione sarda è stata inserita nella **rete centrale (core network)** attraverso il suo porto di riferimento, la città di Cagliari, riconosciuta anche come uno dei 9 nodi urbani del corridoio., all'interno del corridoio "Scandinavo Mediterraneo" (**ScanMed**).

La suddetta rete, da completare entro il 2030, è costituita dalle infrastrutture a maggior valenza strategica. In particolare, l'AdSP dovrà adattarsi ai nuovi requisiti stabiliti dal regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti che individua le azioni prioritarie per la realizzazione della rete per i progetti di interesse comune relativi all'infrastruttura marittima:

- l'ammodernamento degli accessi marittimi (frangiflutti, canali, tratti navigabili, chiuse, dragaggi principali e ausili alla navigazione) e la costruzione e l'ammodernamento delle infrastrutture portuali di base (bacini interni, muri di sponda, ormeggi, moli, banchine, dighe, riempimenti e recupero di terra);



- una maggiore digitalizzazione e automazione, finalizzate alla sicurezza e alla sostenibilità;
- il ricorso a nuove tecnologie che favoriscano l'utilizzo di combustibili e sistemi di propulsione a basse o zero emissioni;
- il miglioramento della resilienza, anche ai cambiamenti climatici, delle catene logistiche e del commercio marittimo internazionale;
- misure per ridurre il rumore e il consumo energetico;
- promozione di navi a basse o zero emissioni nei collegamenti di trasporto marittimo a corto raggio, misure per migliorare le prestazioni ambientali del trasporto marittimo, per l'ottimizzazione degli scali portuali o delle catene di approvvigionamento.

In particolare, nell'ambito delle **Reti TEN-T** e del Regolamento Finanziario correlato Programma *Connecting Europe Facility*, chiamato anche "Meccanismo per collegare l'Europa", che fornisce aiuti finanziari per realizzare quindi una fitta rete di trasporti e comunicazioni, l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna riproporrà il "gioco di squadra" già



proposto nella precedente call del Programma 2021-2027 con la Regione Sardegna.

La terza call, pubblicata il 27 settembre 2023, pone sul piatto un finanziamento complessivo di 7 miliardi di euro. Per questa nuova opportunità, l'Ente intende riproporre due dei tre progetti già presentati nella precedente tornata:

1. il primo lotto funzionale del banchinamento Nord-Ovest del Porto Canale, per 35 milioni di euro;
2. il completamento della banchina Ovest del Porto Canale, per 164,42 milioni di euro.

Non potrà essere nuovamente richiesto il finanziamento per il Terminal ro-ro in quanto tale intervento ha già ricevuto un contributo a valere sulle risorse PNC.

Le risorse "green"

Gli interventi in materia ambientale previsti dall'Autorità nel proprio DEASP costituiscono non solo una grande opportunità di rendere maggiormente sostenibili i propri scali, ma anche l'occasione per assumere finanziamenti pubblici necessari per portare avanti le iniziative di *greening*.

In particolare, l'attività di *fundraising* nel settore ambientale da parte dell'Ente è focalizzata su due linee di finanziamento legate al PNRR/PNC:

- l'elettrificazione delle banchine (cold ironing);
- il Programma di Azioni Integrate (PAI) "*Next rE-generation Ports*".

Il **Programma di azioni integrate (PAI) "*Next rE-generation Ports*"** dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna intende contribuire, dando attuazione alle linee di intervento indicate nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (Componente "Intermodalità e logistica integrata" – Investimento 1.1: Interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti) ed alle strategie previste nel Documento di pianificazione

energetico ed ambientale – DEASP, ad un avvio concreto e strutturato della transizione energetica del Sistema portuale sardo.

Peraltro, già in occasione della predisposizione del Piano operativo triennale - POT 2021-2023 la politica ambientale dell'Autorità è stata posta in primo piano.

Proposto nel novembre 2021 ed entrato in vigore nel 2022, il PAI 2022-2025 rappresenta un'iniziativa ambiziosa quanto virtuosa che mira, a partire dal 2026, ad abbattere almeno 12.000 tonnellate all'anno di CO2 equivalenti connesse alle attività che si svolgono nei porti dell'Autorità.

La rigenerazione portuale della Sardegna, in chiave di sostenibilità ambientale ed energetica, avverrà dunque attraverso l'implementazione di misure coordinate e complementari tra loro, basate su un approccio olistico e che potranno essere sostenute da una quota ingente di risorse finanziarie, rese disponibili da parte del Ministero della transizione ecologica e dall'Autorità stessa, per complessivi 50 milioni di euro in quattro anni.

Gli interventi programmati riguarderanno i 7 *topic* definiti dal MiTE nell'ambito del "Progetto Green Ports", di cui all'[Avviso pubblico](#) di manifestazione di interesse del 28 agosto 2021:

1. Produzione di energia da fonti rinnovabili;
2. Efficienza energetica degli edifici portuali;
3. Efficienza energetica dei sistemi di illuminazione;
4. Mezzi di trasporto elettrici;
5. Interventi sulle infrastrutture energetiche portuali non efficienti;
6. Realizzazione di infrastrutture per l'utilizzo dell'elettricità in porto;
7. Metodi di riduzione delle emissioni prodotte dalle navi in sosta nei porti.

Per ciascuna di dette linee di intervento, l'Autorità ha proposto una serie di progettualità:



In particolare, le proposte progettuali hanno riguardato:

	Azione Integrata 1	PORTI SOLARI	Realizzazione di impianti fotovoltaici su edifici, strutture e aree varie per un totale di 7.681 kWp di potenza ed una produzione di energia fotovoltaica annuale pari a circa kWh 10.850.000
	Azione Integrata 2	EFFICIENZA RINNOVABILE	Riqualificazione ed efficientamento energetico e manutentivo nelle sedi dell'Ente
	Azione Integrata 3	MILLEPIEDI	Sfruttamento dell'energia catturata dal moto ondoso mediante installazione di una macchina idraulica innovativa in occasione di un intervento manutentivo su una diga foranea a Porto Torres.
	Azione Integrata 4	LIGHT BY WIND	Illuminazione portuale mediante impianto eolico nel porto di Arbatax
	Azione Integrata 5	GREEN MOBILITY	Rinnovo dell'intero parco auto aziendale di 11 automezzi a motore endotermico con altrettante autovetture alimentate esclusivamente ad energia elettrica
	Azione Integrata 6	CAGLIARI PORT GRID	Creazione di una Comunità energetica rinnovabile da 1MW presso il porto di Cagliari
	Azione Integrata 7	PIT-eSTOP	Installazione presso tutti i porti dell'AdSP di 290 Punti di Ricarica per auto elettriche
	Azione Integrata 8	SETH	Abbattimento delle emissioni delle navi ormeggiate nel porto di Cagliari mediante la captazione degli scarichi da queste prodotti

L'obiettivo è quello di creare un **modello uniforme di buone pratiche ambientali** da adottare in tutti i porti del Sistema. Ciò permetterebbe di replicare le soluzioni adottate, generando economie nelle risorse finanziarie disponibili, mantenendo comunque elevati livelli di prestazione nella realizzazione di interventi per la riduzione delle emissioni.



Un altro aspetto caratterizzante il PAI è il ricorso alle risorse che il territorio offre: il vento, il mare, il sole sono da sempre gli elementi naturali che contraddistinguono la Sardegna.

Le azioni integrate previste nel Programma contemplano appunto lo sfruttamento di dette fonti rinnovabili, affinché il Sistema portuale si affranchi sempre più dall'approvvigionamento di energia generata da combustibili fossili.

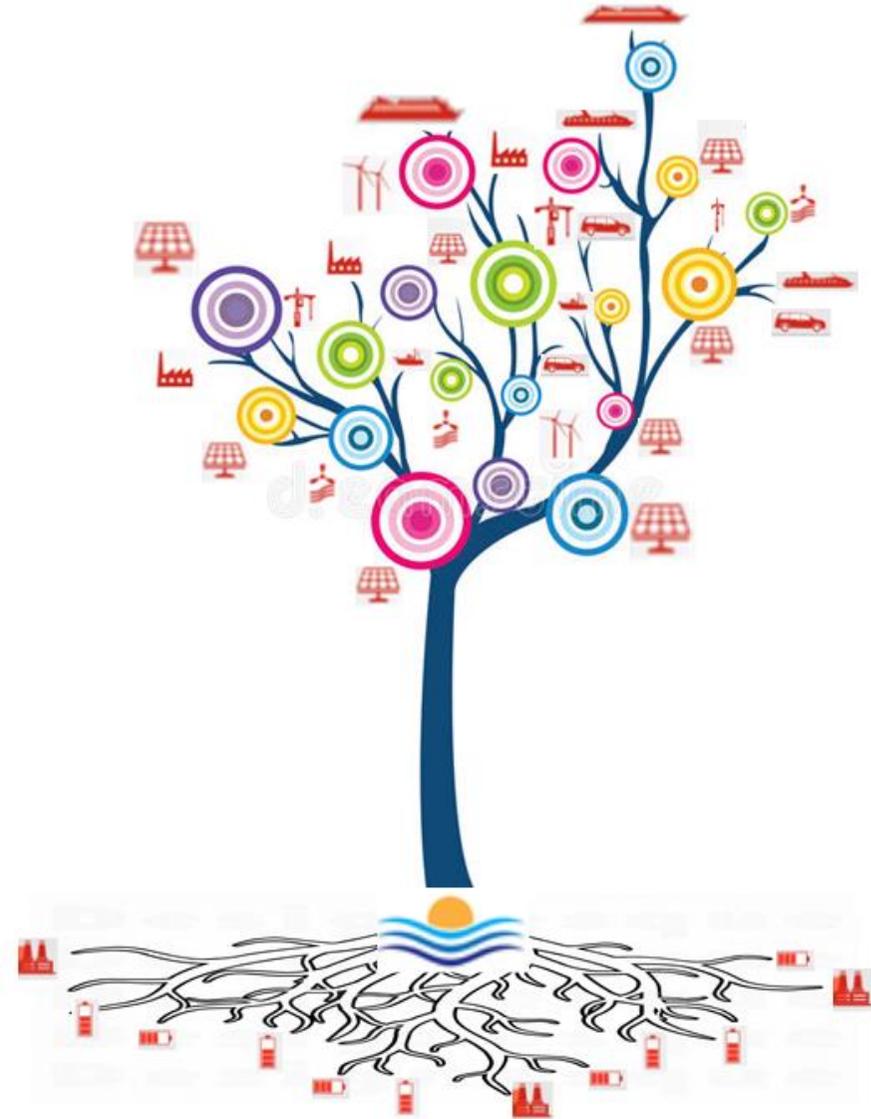
Puntare dunque all'autosostentamento energetico attraverso:

- il ricorso a fonti rinnovabili;
- la riduzione del fabbisogno energetico attuale mediante interventi di efficientamento;
- il monitoraggio del fabbisogno futuro;
- l'utilizzo di sistemi e tecnologie a minor impatto ambientale per il soddisfacimento del fabbisogno attuale;
- la cooperazione tra operatori pubblici e privati,

sono le coordinate che il PAI, in aderenza al DEASP, sta seguendo per uniformarsi agli obiettivi di riduzione delle emissioni climalteranti.

Accanto al Programma di azioni integrate, l'Autorità intende intraprendere anche politiche di incentivazione verso gli *stakeholder*, destinate a sensibilizzare determinate categorie di interlocutori ad atteggiamenti più ambientalmente responsabili.

In sostanza, l'Ente intende allargare sempre più la comunità energetica e stabilire entro il 2025 le basi per la realizzazione, presso ogni scalo, di un "albero energetico portuale".



L'Albero rappresenta il concetto stesso di sistema produttivo sostenibile, all'interno del quale gli operatori economici, le istituzioni, i mezzi e le



risorse disponibili sono in strettissimo legame tra di loro, connessi da collegamenti linfatici di adduzione e di alimentazione di energia.

In questo ambiente virtuoso, le realizzazioni di impianti AMP in attuazione delle misure del Fondo complementare al PNRR potranno sicuramente migliorare i livelli di emissioni climalteranti, che, come accennato, incidono in maniera massiccia sull'impronta del carbone nei porti sardi.

Al momento, come sopra esaminato, si è ancora in attesa dell'esito dell'ammissione al finanziamento di alcuni progetti sottoposti, nel novembre 2021, alle valutazioni del Ministero dell'ambiente e di recente rimodulati in funzione dell'inquadramento o meno nel regime degli aiuti di stato.

1.5.2 LE RISORSE UMANE

Di fondamentale importanza nelle strategie di sviluppo dell'Ente è anche la politica di valorizzazione del "capitale umano". In questo ambito, nel prossimo triennio verranno percorse due linee di intervento:

1. il reclutamento;
2. la formazione.

Il primo elemento è governato attraverso il Piano triennale di fabbisogno del personale. Il secondo tramite il Piano della formazione del personale e del Relativo programma.

Il Piano triennale di fabbisogno del personale

I contenuti di questa politica sulle *Human Resources* (HR) è contenuta nel Piano integrato di amministrazione e organizzazione – Sezione Terza "Organizzazione e capitale umano", specificamente nella sottosezione di programmazione "Piano triennale di fabbisogno del personale", la cui

ultima versione è presente del [PIAO 2023-2025](#), in fase di aggiornamento (il PIAO 2024-2026 dovrà essere adottato entro il 31.01.2024).

Il Piano si inserisce a valle dell'attività di programmazione complessivamente intesa e, attraverso la giusta allocazione delle persone e delle relative competenze professionali, tende ad ottimizzare l'impiego delle risorse pubbliche disponibili e a perseguire al meglio gli obiettivi di performance in termini di migliori servizi alla collettività. La programmazione e la definizione del fabbisogno di risorse umane, è, quindi, in stretta correlazione ai risultati da raggiungere, in termini di prodotti, servizi e cambiamento dei modelli organizzativi.

La configurazione delle risorse umane dell'Ente è pertanto il frutto di un'attenta analisi effettuata sui carichi di lavoro e di individuazione delle figure professionali necessarie all'attuazione dei piani e programmi, a valle dell'attività di programmazione complessivamente intesa e, attraverso la giusta allocazione delle persone e delle relative competenze professionali, tende ad ottimizzare l'impiego delle risorse pubbliche disponibili e a perseguire al meglio gli obiettivi di performance in termini di migliori servizi alla collettività.

Pertanto, il PTFP viene elaborato sulla base dei seguenti fattori:

- capacità assunzionali, calcolata sulla base dei vigenti vincoli di spesa, tenendo conto degli incrementi di spesa previsti nel Ccnl e accordi aziendali già approvati per il triennio in corso;
- stima del trend delle cessazioni;
- stima dell'evoluzione dei bisogni, legata alla digitalizzazione dei processi e alla individuazione di addetti con competenze diversamente qualificate;
- modifica del personale in termini di livello/inquadramento per le maggiori professionalità acquisite dal dipendente e necessarie all'Amministrazione.

Le scelte qualitative e quantitative di copertura dei fabbisogni verranno effettuate attraverso il ricorso a:



- 1) stabilizzazioni personale a tempo determinato.
- 2) meccanismi di progressione di carriera interni;
- 3) riqualificazione funzionale (tramite formazione e/o percorsi di affiancamento);
- 4) ricorso a forme di lavoro flessibili;
- 5) concorsi pubblici.

Il Piano si muove sulla base del dimensionamento attuale della consistenza del personale dell'Ente, fornendo indicazioni per le modifiche future.

La dotazione organica dell'Ente al 31.12.2023 è stata determinata dal Comitato di gestione con la delibera n. 5 del 27 aprile 2023 che ha modificato la precedente delibera n. 9 del 25 febbraio 2021.

Il contingente con il quale si avvierà il prossimo triennio è dunque così riassunto:

Qualifica	2021	2023
Dirigente	7	8
Quadro A	4	4
Quadro B	17	17
I livello	19	19
II livello	19	19
III livello	18	18
IV livello	22	23
V livello	1	3

L'esigenza di intervenire sul numero di unità a disposizione dell'Autorità è derivata dalle difficoltà dell'unica Direzione Valorizzazione Patrimonio per l'estensione della circoscrizione territoriale di competenza e la previsione di separare le competenze dei nove porti in due Direzioni territorialmente competenti, la direzione Demanio per il Nord Sardegna (DDN) e la Direzione

Demanio per il Sud Sardegna (DDS), così come si è avuto modo di apprezzare grazie all'esperienza avuta con le due Direzioni tecniche.

Un'ulteriore necessità organizzativa è stata rappresentata dalle intervenute competenze derivanti dagli adempimenti connessi all'operatività della Zona Economica Speciale del Porto Canale di Cagliari, la più estesa della circoscrizione territoriale, delle numerose procedure ad evidenza pubblica da avviare alla scadenza delle concessioni turistico-ricreative e nautica da diporto entro il 31.12.2023, concentrate in particolare nel porto di Arbatax, così come dalle ultime sentenze del Consiglio di Stato, nonché della necessità di esperire le gare aperte per l'assentimento in concessione degli spazi del c.d. Distretto della cantieristica e del waterfront portuale cagliaritano a seguito della prossima ultimazione dei relativi lavori di infrastrutturazione. Di talché si è reso opportuno rimpinguare la dotazione in forza alla neo-costituita DDS attraverso la previsione di una risorsa di IV livello aggiuntiva.

Infine, anche a seguito del passaggio in trattamento di quiescenza del personale operativo delle cessate Autorità portuali, è stato necessario prevedere l'integrazione di tecnici operatori polifunzionali di V livello, addetti al controllo degli impianti portuali, quali ad esempio quello idrico e quello elettrico, da destinare uno ai porti del Sud Sardegna ed uno ai porti del Nord.

Nel primo semestre 2022, a conclusione delle procedure concorsuali disposte con il decreto presidenziale n. 477 del 09.12.2020, si è infatti proceduto all'assunzione di n. 18 figure professionali da destinare alle diverse aree Dirigenziali al IV° Livello del CCNL porti.

Il Piano ed il Programma della formazione del personale

Il processo di pianificazione della formazione nasce dall'esigenza di sviluppare le competenze e le conoscenze necessarie all'organizzazione ai fini della realizzazione degli obiettivi strategici, quale supporto ai processi



di cambiamento, nonché in funzione del miglioramento della performance organizzativa e delle prestazioni individuali. In tal senso la formazione è uno strumento necessario alla crescita e valorizzazione professionale aziendale e personale.

Questa esigenza è stata inclusa nelle attività di pianificazione delle pubbliche amministrazioni da parte del Legislatore, il quale ha conferito al Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO) il compito di definire le politiche formative degli enti pubblici.

L'Autorità ha recepito questa indicazione, inserendo nei propri PIAO la rappresentazione del percorso che l'Ente intende seguire in materia di formazione del proprio personale dipendente, ivi tracciando le linee di indirizzo.

Il Piano della formazione del personale (PFP) rappresenta infatti un percorso sistemico che coinvolge, a vario titolo, l'organizzazione della Segreteria tecnico-operativa dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna per una crescita ed uno sviluppo generale ed uniforme delle risorse umane dell'Ente, anche alla luce delle trasformazioni recate dalla Riforma del 2016 (d.lgs. n. 169/2016 e ss.mm.ii.).

Peraltro, l'attività formativa è ritenuta una leva imprescindibile per il perseguimento delle finalità previste dall'art. 1, c. 1 del d.lgs. n. 165/2001 in termini di accrescimento dell'efficienza delle Amministrazioni, della razionalizzazione del costo del lavoro pubblico e della realizzazione di una migliore utilizzazione delle risorse umane.

Lo stesso Contratto collettivo nazionale di lavoro dei porti ribadisce, all'articolo 12, l'importanza della formazione/addestramento ai fini della *«preparazione e valorizzazione professionale delle risorse umane.»*

In particolare, è proprio nel [PIAO 2023-2025](#) che l'Autorità, in forza anche della [Direttiva](#) del Ministro per la pubblica amministrazione del 23 marzo 2023, avente ad oggetto: *"Pianificazione della formazione e sviluppo delle*

competenze funzionali alla transizione digitale, ecologica e amministrativa promosse dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza", ha inteso attribuire nuovo vigore alle iniziative formative.

Il valore del fattore formativo quale motore del cambiamento e dell'innovazione nella Pubblica amministrazione è peraltro rinvenibile nella legge n. 190/2012 sulla prevenzione e repressione della corruzione e dell'illegalità: una formazione adeguata favorisce infatti, da un lato, una maggior consapevolezza nell'assunzione di decisioni, in quanto una più ampia ed approfondita conoscenza riduce il rischio che l'azione illecita possa essere compiuta in maniera inconsapevole, dall'altro, consente l'acquisizione di competenze specifiche per lo svolgimento delle attività nelle aree individuate a più elevato rischio di corruzione.

Anche nel settore pubblico, la valorizzazione delle risorse umane, di management e non, è un elemento imprescindibile per la crescita complessiva, quantitativa e qualitativa, dei servizi erogati.

La capacità di realizzare un'interrelazione nei percorsi formativi ed il massimo coinvolgimento delle risorse umane, è dunque garanzia del raggiungimento di un'organizzazione con reali competenze trasversali.

In ragione di tali considerazioni, l'Autorità ha quindi inteso avviare una specifica politica di training riferita ad un ambito temporale triennale, nel corso del quale verranno individuati obiettivi formativi in grado di accrescere e valorizzare il patrimonio professionale a disposizione dell'Ente.

Gli elementi di riferimento assunti dall'Autorità nell'approccio formativo riguardano l'individuazione dei destinatari e del relativo fabbisogno, la definizione degli obiettivi, dei metodi didattici e degli strumenti di erogazione dei contenuti, il monitoraggio e la valutazione degli interventi formativi effettuati, la condivisione dell'apprendimento.



L'architettura formativa individuata dall'Ente si basa sui seguenti elementi:

- a) Individuazione del contesto soggettivo.
- b) Individuazione del contesto oggettivo.
- c) Progettazione della formazione.
- d) Programmazione della formazione.
- e) *Know-How Sharing*.

L'approccio formativo individuato dall'Autorità trae spunto dalle esperienze raccolte nel corso degli ultimi anni e si delinea in uno schema per macroaree formative che può essere reso dal seguente grafico:



Sostanzialmente sono state quindi individuate 3 categorie formative:

- A. la formazione istituzionale;
- B. la formazione obbligatoria;
- C. la formazione specifica.

A. La formazione istituzionale.

Alla formazione istituzionale si riferiscono tutte quelle materie che sono assumibili ai compiti propri dell'Autorità, quali delineati dalla normativa di riferimento.

L'organizzazione dei tempi di erogazione di tale formazione può essere:

- A. programmata, qualora, sulla base dei passaggi sopra delineati, le modalità, i tempi ed i contenuti vengono definiti all'atto della programmazione formativa iniziale;
- B. straordinaria, se in casi di urgenza, per determinate e specifiche esigenze, debitamente motivate, sorge, durante il periodo formativo già programmato, la necessità di una formazione ad hoc su determinati *topic* comunemente inerenti alle attività istituzionali.

B. La formazione obbligatoria.

Alla formazione istituzionale si affianca una formazione prevista da fonti normative, alle quali non è possibile derogare.

Rientrano, dunque, nella formazione obbligatoria le seguenti materie:

1. prevenzione della corruzione e obblighi di trasparenza;
2. salute e sicurezza sui luoghi di lavoro;
3. tutela dei dati personali.

C. La formazione specifica.

Il terzo "blocco" formativo riguarda una formazione più specialistica, quella cioè sostanzialmente non ricadente nelle due macrocategorie precedenti. L'Ente ha inteso, al momento, riferire questa formazione all'approfondimento del modello delle performance.

Attivazione e rendicontazione delle attività formative.

Alla luce di quanto previsto nell'Ordine di servizio del Segretario generale n. 10 del 16 marzo 2023 e secondo lo schema sopra descritto, entro il mese di ottobre di ogni anno (per l'anno 2023 l'attività è stata svolta nei mesi



estivi per la redazione del primo “*Piano Operativo Triennale della Formazione*”), la Direzione Pianificazione e Sviluppo provvederà a distribuire, tramite la PAM, uno specifico questionario sul fabbisogno formativo delle Aree dirigenziali per l’eventuale aggiornamento del Piano della formazione e del connesso Piano operativo. A valle delle indicazioni così raccolte verranno tracciati dei blocchi formativi per materie, nei quali sarà specificato il personale interessato.

La Direzione Pianificazione e Sviluppo definirà quindi un programma didattico di area o multi-area ripartito nelle categorie formative A, B e C. Tutte le attività formative, ivi comprese quelle “by default”, dovranno essere preventivamente autorizzate dal Segretario generale, informando la DPS. Per le attività formative straordinarie “by design” il dirigente interessato dovrà formulare una specifica istanza al Segretario generale, informando la DPS.

Nella domanda, che sarà predisposta su un apposito *form on-line*, dovranno essere indicati almeno:

- a. la materia istituzionale di riferimento;
- b. la motivazione dell’esigenza formativa ed i termini entro cui erogarla;
- c. il numero e la qualifica del personale da formare;
- d. la quantificazione degli oneri previsti;
- e. l’eventuale soggetto erogatore.

Ciascun dirigente dovrà inoltre, sia all’atto della predisposizione della scheda di fabbisogno, sia per le eventuali richieste straordinarie, specificare il livello di priorità formativa riferita alle materie segnalate ed al relativo personale da avviare a formazione.

Ciascun partecipante a qualsiasi attività di apprendimento prevista fruita con oneri a carico dell’Ente dovrà obbligatoriamente compilare, quando attivata con apposito software, una “scheda di report formativo”. In attesa che l’ente si doti di un sistema telematico ogni dipendente dovrà, annualmente compilare apposito questionario sulla PAM che verrà

proposto dal dirigente DPS. Il rapporto tra il numero complessivo di attività formative frequentate dai dipendenti ed il totale delle compilazioni e caricamenti delle relative schede da parte di ciascun dipendente sarà considerato tra gli indicatori del raggiungimento degli obiettivi annuali di performance aziendale.

Risorse per la formazione.

Tutte le attività formative faranno carico, se non diversamente disposto, al capitolo delle Uscite n. 112/60 del Bilancio dell’Autorità, e potranno essere attivate nei limiti degli stanziamenti ivi previsti.

Sulla base dei fabbisogni censiti verrà operata una quantificazione delle risorse necessarie per far fronte alle esigenze formative, ad esclusione di quelle ricadenti nella formazione istituzionale straordinaria, non quantificabile preventivamente ed alla quale, per tale ragione, sarà riservato uno stanziamento mediamente non superiore al 10% delle disponibilità complessive, come individuate nel presente paragrafo.

In carenza di risorse, verranno stabilite le priorità dei percorsi formativi da attivare ad insindacabile valutazione da parte del Segretario generale, tenendo comunque conto delle priorità indicate da ciascuna Area dirigenziale in base a quanto sopra stabilito.

Nel prossimo triennio saranno avviate ulteriori interlocuzioni per:

- rendere accessibili le attività formative erogate dalla Scuola nazionale di amministrazione – SNA;
- attivare l’offerta formativa di “PA 110 e lode”;
- partecipare ai programmi formativi piattaforma “Syllabus”.
- partecipare ai programmi formativi piattaforma del ministero Economia e Finanze.
- Attivare una programmazione formativa personalizzata attraverso le varie piattaforme ed i webinar formativi promossi da soggetti pubblici e/o fondazioni e soggetti privati che propongono attività formativa gratuita per la PA.



Il Programma triennale della formazione 2024-2026.

Quale strumento esecutivo del Piano della formazione, l'Ente si è dotato di un "Programma triennale della formazione" che si colloca all'interno dell'architettura concettuale delineata attraverso il "Piano triennale della formazione del personale 2023-2025", quale contenuto nel Piano integrato di attività e organizzazione ([PIAO 2023-2025](#)).

Il Programma traduce, infatti, in azioni concrete le indicazioni previste nella pianificazione. Nello specifico, il Programma, partendo dalle macroaree formative, provvede ad acquisire i fabbisogni formativi delle Aree dirigenziali traducendoli in proposte didattiche che saranno attivate, compatibilmente alle risorse disponibili ed alle iniziative contingenti, nel corso del triennio di riferimento.

Il primo Programma triennale della formazione 2024-2026 ha formato oggetto di obiettivo di performance della Direzione Pianificazione e Sviluppo per l'anno 2023 e verrà aggiornato annualmente secondo le linee guida di pianificazione riportate nel Piano della formazione.

The image shows the cover of a document titled "PROGRAMMA TRIENNALE DELLA FORMAZIONE 2024-2026". At the top left is the logo of the "Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna" (ASPM), which consists of a stylized blue and red shape with a white cross. To the right of the logo, the text reads "Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna" and "Porti di: Cagliari | Olbia | Porto Torres | Oristano | Golfo Aranci | Portovesme | Santa Teresa Gallura | Arbatax". Below this, there is a decorative flourish. The main title "PROGRAMMA TRIENNALE DELLA FORMAZIONE" is centered in a large, blue, serif font, with "2024-2026" below it in a similar font. Another decorative flourish is centered below the year. At the bottom, there is a small logo of a stylized bird or wing. The footer contains the following text: "Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna", "Sede Legale: Molo Dogana - 09123 Cagliari - Tel. +39 070 679531", "info@adspmaredisardegna.it - www.adspmaredisardegna.it - adsp@pec.adspmaredisardegna.it", and "0 di 38".



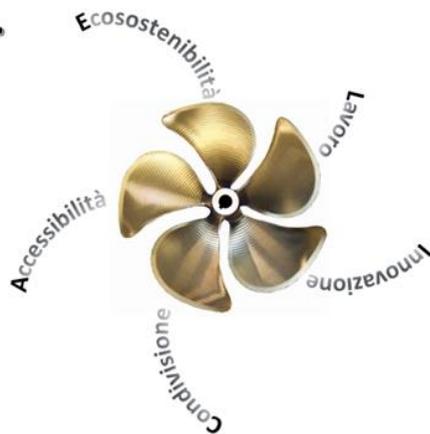
2. PARTE SECONDA

2.1 LA SPINTA PROPULSIVA DELL'ELICA

Nel precedente Piano Operativo Triennale 2021–2023, redatto nel pieno di una fase pandemica che, nonostante la sua gravità, ha visto i porti mantenere, seppur nel rispetto delle limitazioni, la più ampia operatività, si è immaginata, per il Sistema Sardegna, un'azione propulsiva di "ripartenza", di nuova spinta, come appunto l'elica di una nave.

L'elica dell'Autorità presenta 5 pale, cioè 5 fattori di sviluppo, ciascuno dei quali identificato da ciascuna delle lettere che compongono, appunto, la parola "E.L.I.C.A."

E.L.I.C.A.



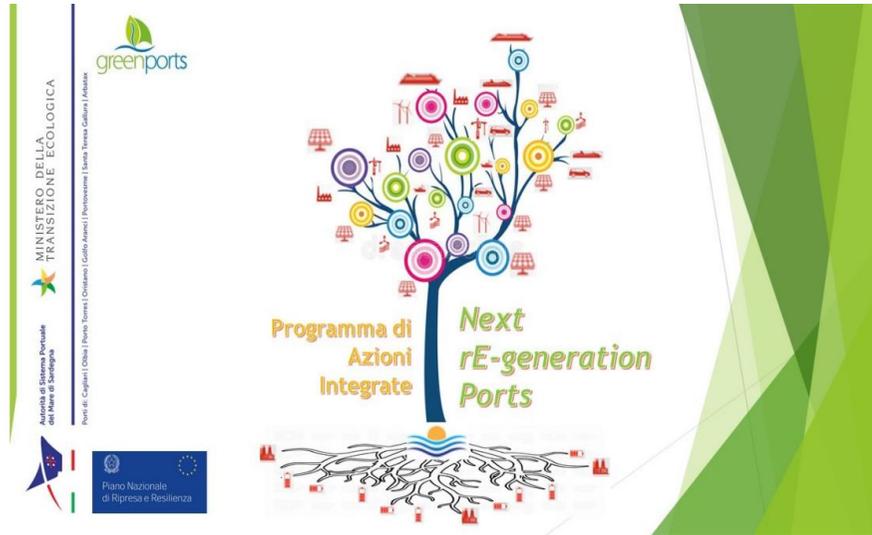
Anche per il triennio 2024-2026 si ritiene di dover attribuire ai suddetti *asset* nuovi significati in grado di spingere le future scelte di governance dell'Ente.

E E-COSOSTENIBILITÀ

Il *Green Deal* dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, che muoveva dalle indicazioni comunitarie contenute nella Comunicazione della Commissione europea (COM(2019) 640 final) al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo ed al Comitato delle regioni dell'11 dicembre 2019, si ispira attualmente ad un altro fondamentale documento dell'Esecutivo comunitario: il Piano REPowerEU del 18 maggio 2022.



Sulla scorta delle risultanze del Documento di pianificazione energetico ambientale del sistema portuale (DEASP), previsto dall'articolo 4-*bis* della legge n. 84/1994 e nel quadro degli interventi definiti per la partecipazione all'Avviso di finanziamento promosso nell'agosto del 2021, nell'ambito del PNRR, dall'allora Ministero della transizione energetica, sui "Green Ports", l'Autorità ha concepito un ambizioso piano di svolta energetica, denominato "Next re-generation Ports".



Come osservato in precedenza, il Programma di azioni integrate (PAI) 2022-2025 presenta 8 progetti elaborati sulla base degli indirizzi del DEASP. Questa rosa di interventi, alcuni dei quali già finanziati o in corso di finanziamento da parte del Ministero, contribuiranno, entro il 2026, a far raggiungere all'Ente un elevato grado di abbattimento delle emissioni, in aderenza agli obiettivi comunitari del "Fit for 55%", ovvero di ridurre le emissioni nette di gas ad effetto serra di almeno il 55% entro il 2030.

Il PAI 2022-2025, unitamente all'avvio dell'elettificazione delle banchine, grazie all'aggiudicazione del complesso progetto di "On Shore Power Supply" (*cold ironing*) che, dal 2024, interesserà tutti gli scali di sistema e che, proprio per la sua peculiarità, ha ottenuto oltre 70 milioni di finanziamenti PNRR, contribuirà quindi ad elevare la competitività della portualità sarda in un momento di particolare accelerazione dell'UE sull'adeguamento ai principi cardine dell'Agenda 2030 in materia ambientale.

In particolare, l'azione combinata delle due iniziative dell'Autorità, insieme alle politiche che saranno adottate in materia con il prossimo

aggiornamento del DEASP consentiranno un allineamento alle indicazioni eurounitarie del REPowerEU ovvero:

- risparmiare energia;
- diversificare l'approvvigionamento;
- sostituire rapidamente i combustibili fossili accelerando la transizione verso l'energia pulita;
- combinare investimenti e riforme in modo intelligente.

L'azione dell'Autorità in campo ambientale interverrà non solo, come richiamato sopra, attraverso progettualità dedicate, ma anche con un'intensa, complessa e onerosa attività di monitoraggio propedeutica e successiva alla realizzazione delle grandi opere infrastrutturali negli scali di sistema.



Tra queste: la **salvaguardia delle essenze autoctone** presenti nell'area del Porto Canale di Cagliari; l'intervento, riconosciuto a livello nazionale, di espianto e reimpianto di una consistente colonia di posidonia oceanica, la tutela dei cetacei e la salvaguardia dell'intera fauna marittima presente nell'ambito delle attività precedenti all'avvio lavori dell'Antemurale di Porto Torres; il costante **monitoraggio delle acque e delle correnti** per la gestione dei sedimenti derivanti dagli interventi di livellamento ed escavo dei fondali, in particolare nel Golfo di Olbia, dove convivono in armonia traffici marittimi, mitilicoltura e turismo.



L L-AVORO

È un punto cardine e ricorrente dell'azione dell'Ente che, sin dalla sua prima fase di costituzione, ha da subito dovuto affrontare una crisi occupazionale senza precedenti, legata, in prima battuta, al fallimento della Compagnia Lavoratori portuali – CLP di Cagliari e, successivamente, nel 2019, all'interruzione, con la revoca della concessione alla CICT, delle attività del comparto contenitori del Porto Canale.

In questo contesto, l'AdSP è intervenuta, nel mese di marzo 2018, con l'istituzione – ex art. 17 della legge n. 84/1994 – dell'**Agenzia del Lavoro Portuale della Sardegna (ALPS) Srl**. Grazie all'attivazione di questo strumento organizzativo previsto dalla norma, dal mese di gennaio 2020, dopo la prevista attività di formazione, la new-co a partecipazione pubblico-privata ha potuto procedere all'assunzione di 39 lavoratori dell'ex Compagnia Lavoratori Portuali di Cagliari, con la possibilità di impiego immediato in caso di picchi di traffico, così come regolamentato dal Piano di chiamata e avviamento al lavoro approvato con decreto del Presidente dell'Autorità nel mese di febbraio 2020.

Analogamente alla soluzione adottata per gli ex lavoratori CLP, l'Autorità, mutuando quanto già attuato nello scalo di Taranto (con la *Taranto Port Workers Agency*), nel mese di marzo 2022, ha deliberato la costituzione della **Karalis Agenzia per il Lavoro Portuale del Transhipment – K.A.L.Por.T. Srl**. Un risultato storico a sostegno dei lavoratori del comparto contenitori del porto Canale di Cagliari, dal 2019 in regime di Nuova Assicurazione Sociale per l'Impiego (NASPI).

Il quadro degli interventi dell'Ente in materia di politiche attive del lavoro contempla anche un'accorta azione di monitoraggio, grazie al costante aggiornamento del **POPS – Piano dell'Organico dei Porti del Sistema**, strumento introdotto dall'articolo 8, comma 3, lett. *s-bis*) della legge n. 84/1994, con carattere strategico di ricognizione e di analisi dei fabbisogni lavorativi in porto. Grazie al POPS, l'Autorità e gli altri attori portuali hanno la possibilità di tenere sempre sotto osservazioni le dinamiche lavorative

negli ambiti portuali, anche mediante una dettagliata rappresentazione delle professionalità ivi presenti.

Il POPS è accompagnato da un ulteriore strumento: il **Portale del Lavoro Portuale (Po.L.Po.)**. È un'apposita sezione del sito istituzionale dell'Autorità che contiene le principali fonti informative destinate a tutti coloro che intendono interfacciarsi con la realtà del lavoro portuale, ma anche per una corretta sensibilizzazione su tematiche quali la sicurezza del lavoro, gli infortuni in porto o la formazione del personale.

Le differenti tematiche di interesse presenti sul Portale sono:

- “Operazioni e servizi portuali”: in questa sezione è possibile accedere a tutte le informazioni relative alle operazioni ed ai servizi specialistici portuali, nonché all'elenco delle imprese autorizzate a svolgerle ai sensi degli artt. 16, 17 e 18 della legge n. 84/1994 nei porti della Sardegna. È possibile accedere anche a tariffe, normative nazionali, locali ed altre informazioni utili sulle caratteristiche infrastrutturali dei porti di competenza dell'AdSP;
- “Commissioni consultive”: dove è possibile trovare notizie ed aggiornamenti sulle Commissioni Consultive Locali dei porti sardi, oltre alla normativa ad esse riferita;
- “Attività portuali”: in questa area è disponibile la regolamentazione delle attività industriali, artigianali, commerciali che si svolgono nei porti di Cagliari, Olbia, Porto Torres, Oristano, Golfo Aranci, Portovesme, Arbatax e Santa Teresa Gallura (art. 68 Codice Navigazione), modulistica e comunicazioni di interesse;
- “Lavoro e formazione”: questa sezione è dedicata a corsi di formazione ed aggiornamento, al POPS, nonché a domande ed offerte di lavoro;
- “Safety portuale”: è un'area che consente di accedere alle informazioni relative alla sicurezza del lavoro nell'ambiente portuale, alle statistiche sugli infortuni e alle attività svolte dagli appositi organismi regionali.



- “Fornitura di lavoro portuale temporaneo”: la sezione riporta l’elenco dei soggetti operanti ex art. 17 legge 84/1994 e le principali regole e notizie connesse;
- “Sosta Navi Inoperose”: è un’area informativa legata alla sosta delle navi in porto non interessate alle operazioni portuali e connessa con il SUAMS;

Non solo sostegno attivo a favore delle politiche del lavoro, ma anche un’azione atta a stimolare il mercato dello shipping ad un’ulteriore scommessa sulla destinazione Sardegna, con la creazione di nuovi collegamenti stagionali, il potenziamento di quelli annuali esistenti e l’attivazione di nuove linee solo merci.

Si pensi, ad esempio, alla nuova base logistica di Grendi ad Olbia; al Mediterranean Intermodal Terminal Operator – MITO di Cagliari che ha riavviato una graduale e sempre crescente attività nel comparto contenitori. Ma anche la ripresa dei traffici marittimi sul neoacquisito scalo di Arbatax, con un intervento di risistemazione dell’infrastruttura esistente.



Non ultima l’accezione di “Lavoro” come risultato finale di un’azione, mai interrotta, di stimolazione del mercato, in particolare per il rilancio di attività come il comparto contenitori, “la madre di tutte le battaglie”.

Nel dicembre 2019, l’Ente ha messo in atto un processo internazionale di scouting lungo un anno (tempi dilatati dalla sussistente pandemia) che, al di là del mancato raggiungimento dell’obiettivo di individuare da subito un soggetto interessato alla gestione del compendio contenitori del Porto Canale (Pifim nel 2020 e Qterminals nel 2022), ha consentito di portare a conoscenza dell’intero cluster marittimo mondiale una realtà che ha detenuto e può sicuramente detenere, stanti le nuove dinamiche di mercato, un ruolo di fondamentale importanza nel Mediterraneo.

Rilancio del mercato del lavoro sì, ma sempre con la massima garanzia delle condizioni di sicurezza negli ambiti portuali.

Risultano fondamentali, per la crescita del lavoro e delle professionalità, le attività portate avanti dalla DOI al fine di concretizzare la formazione prevista all’interno del POI. A titolo d’esempio, si evidenziano i corsi di inglese base per operatori portuali, per un totale di 55 discenti, suddivisi tra i porti di Cagliari, Porto Torres, Oristano, Olbia, Portovesme e Sant’Antioco. Tali corsi, che hanno avviati tra la fine del 2023 e l’inizio del 2024, hanno durata di 80 ore, più ulteriori 6 dedicate alla preparazione di un test finale. Inoltre, per il porto di Olbia, ad ottobre 2023, ha preso il via un corso a favore di 11 operatori portuali finalizzato al rilascio di patenti per la guida di mezzi portuali.

L’azione di **safety** posta in essere dagli Uffici dell’Ente punterà a standard di **performance** – come dimostrano i rapporti annuali – sempre più elevati nel settore dei controlli e delle attività ispettive, affinché vengano sempre rispettati i livelli di sicurezza in banchina e di formazione per il personale dipendente delle imprese portuali.



I I-NOVAZIONE

L'approccio innovativo delle attività dell'Ente ha rappresentato uno dei capisaldi di un'azione che vuole essere sempre più proiettata al futuro.

SUAMS



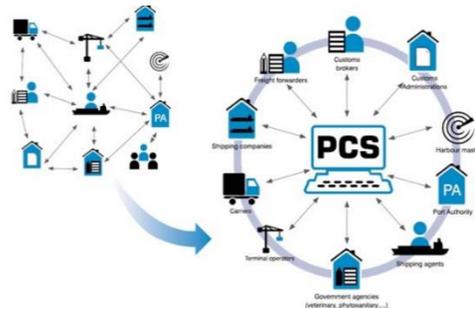
Sportello Unico Amministrativo
Mare di Sardegna

Nel corso del triennio passato, il percorso di governance degli asset strategici ha indirizzato l'informatizzazione dei procedimenti per garantire il corretto funzionamento degli uffici e, aspetto non secondario, per l'abbattimento dei rischi corruttivi. In tal senso, le attività di *concept, design e implementation* dello Sportello Unico Amministrativo del Mare

di Sardegna svolte ed in continua evoluzione hanno posto le basi per un'accelerazione del *digital approach* dell'Ente.

Questa iniziativa è risultata strettamente in linea con le indicazioni del Ministero delle infrastrutture e trasporti, che aveva richiesto, attraverso la Direttiva n. 105 del 18.04.2023, recante l'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale per l'anno 2023, la digitalizzazione del 100% di tutti i procedimenti dello sportello unico amministrativo.

L'approccio all'innovazione, nel prossimo triennio, avrà come principale obiettivo strategico la creazione di un **PCS/Port Monitoring**. Questa infrastruttura di tecnologia dell'informazione metterà in rete tutti i soggetti chiave delle operazioni portuali, come AdSP, terminalisti,



spedizionieri, operatori di logistica e altri stakeholder. Il PCS faciliterà, così, lo scambio di informazioni e la gestione delle operazioni in porto, migliorando l'efficienza e la collaborazione tra le diverse entità coinvolte.

Ma l'Autorità dovrà saper affrontare e governare anche le sfide che la digitalizzazione "spinta" sta apportando alla vita quotidiana. In particolare, l'affermarsi delle tecnologie applicative dell'**intelligenza artificiale**. Come infatti ha di recente avuto modo di evidenziare al riguardo il



Presidente della Repubblica Sergio Mattarella: «*Sono in gioco i presupposti della sovranità dei cittadini.*» (Intervento in occasione della cerimonia per lo scambio degli auguri di fine anno con i Rappresentanti delle Istituzioni, delle Forze Politiche e della Società Civile, presso il Quirinale, 20.12.2023).

Relativamente al settore marittimo e portuale, nel contesto delle attuali condizioni di mercato, caratterizzate dalla crescente globalizzazione e dall'intensificarsi degli scambi commerciali internazionale, da un aumento delle dimensioni delle navi e dal volume dei carichi, dall'accelerazione dei processi di banchina, unitamente alle sfide imprevedibili legate alle questioni geopolitiche in tutto il mondo, l'adeguamento dei porti agli sviluppi tecnologici non appare più procrastinabile.

All'aumentare del numero delle navi che scalano i nostri porti ed all'aumento dei carichi trasportati, le infrastrutture devono necessariamente adeguarsi alla domanda, cercando nuovi spazi a terra e a mare. Ne consegue che cresce anche la quantità di dati prodotti e da gestire.

Entra a questo punto in gioco il concetto di **smart port**.



Un “porto intelligente” è un porto moderno e tecnologicamente avanzato che sfrutta soluzioni innovative basate sui dati per migliorare la propria efficienza operativa, la sicurezza e la sostenibilità.

Ma come una diga foranea, una banchina *all-purposes* o un piazzale retro-banchinale possono essere intelligenti?

Sappiamo che per loro natura, le opere portuali sono soggette ad un rapido deterioramento, a causa, prevalentemente, dell’azione intensa del moto ondoso e della salsedine, unitamente a quella degli agenti atmosferici. Un forte stress viene subito anche a causa delle attività che vi insistono, spesso effettuate attraverso mezzi meccanici di movimentazione particolarmente impattanti. Di qui la necessità di dover intervenire frequentemente e, soprattutto, tempestivamente sulle infrastrutture e sulle pavimentazioni.

In questo senso l’intelligenza artificiale può consentire di elaborare in tempo reale i dati di funzionamento dell’intera infrastruttura, individuare le principali aree di intervento, nonché prevedere ed attuare le azioni e contromisure più opportune e maggiormente adeguate alle singole problematiche.

Il ricorso all'utilizzo di sensori IoT ed algoritmi di *machine learning* consentirebbe di semplificare e rendere più accurato il monitoraggio del ciclo di vita dell’opera, garantendo maggiore sicurezza all’utente ed ottimizzando gli interventi manutentivi, con indubbio risparmio di risorse economiche, grazie ad un’accurata programmazione degli interventi.

Non è quindi da escludersi, grazie al ricorso estensivo all’AI, la creazione di un *digital twin* dell’opera stessa, cioè una rappresentazione virtuale di un oggetto, sistema o processo che sfrutta dati in tempo reale e analisi avanzate per emulare i comportamenti e le caratteristiche dell’entità fisica originale. Questa approssimazione virtuale consente agli operatori di monitorare, testare e analizzare l’entità fisica originale per poi ottimizzarne le prestazioni.

Un porto intelligente non può non considerare anche la “componente immateriale”.

Una delle pietre angolari dei porti intelligenti è infatti l’automazione. L’utilizzo di robot, droni e veicoli autonomi all’interno dei porti sta riducendo i tempi di movimentazione delle merci e minimizzando gli errori umani.

Nello specifico, è l’automazione del trasporto orizzontale a rappresentare la prossima frontiera delle operazioni portuali, al fine di renderle più sicure ed efficienti. Per ottenerla, è necessario un approccio integrato nell’implementazione delle nuove tecnologie nella rete, nelle infrastrutture e nei veicoli.

I porti più avanzati combinano infatti reti 5G, IA e tecnologie di guida autonoma per esprimere tutto il potenziale dell’automazione nella movimentazione delle merci. Reti di sensori che operano su robuste piattaforme di telecomunicazioni connettono così strade e veicoli dell’area portuale, permettendo a questi ultimi di muoversi nel porto senza conducente, supportati da intelligenza artificiale e *cloud computing*.

Oltre a questo, l’adozione di sensori avanzati e di sistemi di monitoraggio in tempo reale consente ai porti di raccogliere dati preziosi sulla movimentazione delle merci, sul traffico marittimo e sulle condizioni ambientali. Questi dati sono poi analizzati per ottimizzare le rotte di navigazione, prevedere potenziali problemi e migliorare la pianificazione delle operazioni.

Questa componente potrà dunque essere valutata in occasione dello sviluppo del PCS del Sistema sardo.



C C-ONDIVISIONE

Il fattore “Condivisione” rappresenta un tratto comune a tutti e tre i Piani Operativi Triennali dell’Autorità, rappresenta a pieno quel “valore pubblico” che viene richiesto alle amministrazioni virtuose

Come verrà meglio affrontato nella Parte successiva, la *governance* dell’AdSP si è prodigata per mantenere in primo piano un’attività di *stakeholder engagement*, sia in fase consultiva – si pensi, ad esempio, alla costante condivisione delle linee guida per l’attività di prevenzione dell’anticorruzione e della trasparenza nella fase di consultazione propedeutica alla redazione del PIAO – che in fase di monitoraggio, con la somministrazione, già dal 2018, dei questionari di “*Customer Satisfaction*”.



Il successo riscontrato attraverso il ricorso alla metodologia della *survey on-line*, sperimentata prevalentemente a seguito delle restrizioni pandemiche, ha aperto la strada ad un coinvolgimento sempre più intenso ed esteso degli

interlocutori esterni, ma anche interni, dell’Ente. L’utilizzo di questo strumento, così come quello della videoconferenza, consentirà dunque anche nei prossimi anni di raggiungere più frequentemente ed agevolmente un numero sempre più ampio di soggetti che, a vario titolo, sono interessati alla e dalla attività dell’Autorità.

Condivisione è comunque anche una pronta e continua **informazione** rivolta sia all’utenza dei porti che alle comunità in generale. Fin dalla sua istituzione, l’AdSP ha ritenuto infatti strategica l’attività di comunicazione istituzionale, dedicando una sezione *ad hoc* nel sito web dell’Ente e frequenti comunicati stampa che sono stati diramati in maniera capillare verso tutti gli organi di informazione, locali, regionali e nazionali. Attività

che, nello spirito di condivisione allargata della propria attività, hanno supportato la creazione di una nuova immagine sistemica dell’“Ente unico” nato dalla fusione delle due autorità portuali del Sud e del Nord della Sardegna.

A A-CCESSIBILITÀ

Un’azione virtuosa di governance non può prescindere dal concetto di accessibilità.



Da una parte, un’accessibilità infrastrutturale, capace di cogliere le sfide del mercato dei trasporti marittimi, sulla quale, proprio nell’ultimo triennio è stata concentrata l’azione di approntamento dell’hardware di sistema, con oltre mezzo miliardo di euro “messi a terra” per investimenti e progettualità che vedranno la luce già dal 2024.

L’accessibilità alle infrastrutture dovrà anche essere orientata alla fragilità.

Tra i 17 Obiettivi dell’Agenda 2030 per lo Sviluppo sostenibile, l’Obiettivo 11.2 prevede che entro il 2030 venga garantito a tutti l’accesso ad un sistema di trasporti sicuro, conveniente, accessibile e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, in particolar modo potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con invalidità e anziani. L’Obiettivo 11.7 indica, sempre per la stessa data, che sia fornito accesso



universale a spazi verdi e pubblici sicuri, inclusivi e accessibili, in particolare per donne, bambini, anziani e disabili.



Anche la Commissione europea, il 3 marzo 2021, è intervenuta in materia, adottando la “Strategia per i diritti delle persone con disabilità 2021-2030”, con la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni intitolato “Unione dell’uguaglianza: strategia per i diritti delle persone con disabilità 2021-2030”.

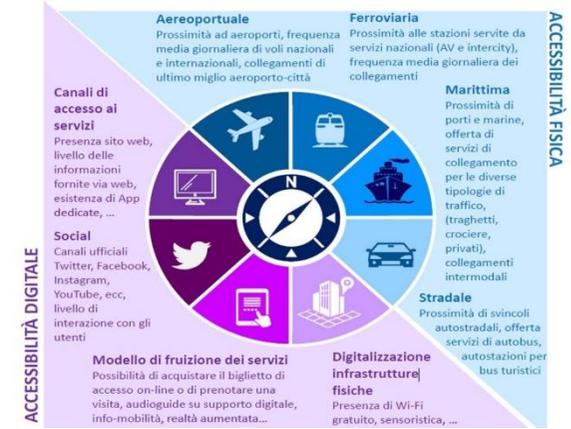
L’Autorità si è mostrata particolarmente sensibile a questa tematica/problematica, tanto da attivare formalmente uno specifico “Pool per l’Accessibilità” (cfr. Ordine di servizio n. 7 del 27.02.2023) con lo scopo di monitorare le condizioni e le attività attraverso cui l’Autorità stessa, nell’ambito delle competenze ad essa assegnate, presiede all’attuazione della normativa in materia di accessibilità, adattabilità e visitabilità, nonché di prestazione di servizi a favore delle persone con disabilità e a mobilità ridotta, permanente o temporanea, nelle aree portuali sottoposte alla sua diretta giurisdizione.

In tale prospettiva, verrà valutata la possibilità di realizzare il progetto “Porti senza barriere” che, sulla base di uno specifico Protocollo sottoscritto da Assoporti l’11 gennaio 2023, mira alla realizzazione di un portale digitale *web-based*, con il fine di:

- fornire uno strumento concreto, costantemente aggiornabile, in grado di rilasciare informazioni relative agli ausili, realmente presenti, rivolti al superamento delle barriere architettoniche nelle aree portuali;
- agevolare le visite e la fruizione del porto, dei trasporti, delle attività commerciali e di eventuale svago ad un pubblico quanto

più vasto possibile, dimostrando particolare cura e attenzione verso le persone con disabilità o in condizione di temporanea fragilità;

- creare un porto a misura d’uomo attraverso un modello-tipo di comunicazione replicabile e scalabile in tutto il mondo, contribuendo così alla costruzione di una banca dati mondiale dell’accessibilità



L’accessibilità fisica all’infrastruttura ha riguardato anche la rimodulazione delle aree di security, al fine di garantire controlli sempre più rapidi ed efficaci, soprattutto nei periodi di picco di traffico.

Coniugare accessibilità con tempestività ha impegnato ed impegnerà l’Autorità nell’individuare servizi ai passeggeri sempre più moderni. Si pensi all’introduzione, tra quelli resi nella stazione marittima di Olbia – Isola Bianca, del supporto ai PRM (passeggeri a mobilità ridotta). Ai servizi di bus navetta presenti nei principali scali passeggeri ed alla programmazione di interventi infrastrutturali per creare, laddove ancora assenti, appositi terminal passeggeri o riqualificare quelli esistenti.

Accanto alla promozione dell’accessibilità fisica, l’Ente valuterà in ogni caso qualsiasi possibile intervento nel campo dell’accessibilità digitale, migliorando ed estendendo i propri servizi resi esclusivamente su piattaforme informatiche, come appunto lo SUAMS e la suite “Acquisti telematici”



3. PARTE TERZA

3.1 IL PROPELLENTE - FUEL

Si è osservato, nei capitoli che precedono, come il POT 2024-2026 si innesti in un percorso organico e strutturato che si poggia sui Piani operativi triennali 2018-2020 e 2021-2023.

Questo Documento è dunque il terzo tassello del processo di costruzione, consolidamento e sviluppo del Sistema portuale sardo, strutturato su un impianto concettuale *multi-layer*: il percorso, tramite l'ottimizzazione del funzionamento di un apparato organizzativo complesso, conduce all'affermazione di un modello di governance che trova la forza propulsiva su cinque politiche fondamentali alle quali viene ora fornita nuova alimentazione, anche grazie alla definizione di quattro capisaldi frutto dell'esperienza fin qui maturata.

Negli ultimi sei anni, l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha potuto assumere la consapevolezza che la propria azione sul territorio le ha consentito di consolidare il suo ruolo di player di riferimento, grazie all'affermazione dei seguenti punti:

1. fiducia;
2. unitarietà;
3. energia;
4. long-range.

Quattro *milestones* che contraddistinguono la futura e virtuosa azione di *governance*, sempre più orientata alla sostenibilità, al rapporto privilegiato con gli stakeholder, con l'obiettivo, di lunga prospettiva, di mantenere coeso l'ampio e complesso Sistema Sardegna e puntare al salto di qualità, le cui basi – come cennato – sono già state definite e gettate nei precedenti due trienni.



F F-IDUCIA

Nell'accezione propria del termine, per "fiducia" si intende quell'atteggiamento, verso altri o verso sé stessi, che risulta da una valutazione positiva di fatti, circostanze, relazioni, per cui si confida nelle altrui o proprie possibilità, e che generalmente produce un sentimento di sicurezza e tranquillità.

Elementi che sono stati ben evidenziati nelle risultanze emerse dalle campagne di "Customer Satisfaction" somministrate all'utenza dell'AdSP negli scorsi anni. Step ultimo, quello della rilevazione sul gradimento, che chiude una costante attività annuale di *stakeholder engagement*, da cui è derivato un fondamentale contributo da parte dell'utenza nella redazione dell'edizione 2022 del Bilancio di sostenibilità dell'Autorità (licenziato nel mese di ottobre 2023) e nella stesura del redigendo PIAO.



A rinforzare questo sentimento degli interlocutori esterni interviene anche la prontezza di risposta dell'Ente che, a titolo di mero esempio, attesta la sua tempestività dei pagamenti su una media, quella 2018 – 2022, inferiore ai 29,3 giorni.



Fiducia che, nonostante il distacco repentino del rapporto *vis a vis* generato dai protocolli sanitari per il contenimento del contagio da Covid 19, e la graduale “rivoluzione digitale” introdotta dallo Sportello Unico Amministrativo del Mare di Sardegna - che ha tracciato una netta linea di confine con una gestione delle pratiche non più sostenibile se rapportata alle attuali normative in materia di digitalizzazione dei porti – non è mai venuta meno.

Prova ne è l’incremento del *target* dei compilatori dei questionari negli ultimi anni e la valutazione positiva in crescendo della qualità dell’interrelazione che, seppur di poco, per il 2023 segna un record della rilevazione rispetto alle edizioni precedenti e valorizza un margine di miglioramento, affatto trascurabile, del 25 per cento rispetto al 2022 ed una media dell’indice di gradimento, per l’ultimo triennio, di 4,6 punti su 5.

Un rapporto bidirezionale proficuo ed un confronto sempre aperto che rivestono un ruolo chiave nelle dinamiche e nelle scelte strategiche future per la crescita degli scali sardi e delle relative comunità portuali.

Nel mese di settembre 2023, lo “Smart ports Award”. Prestigioso riconoscimento dedicato a quelle Autorità di Sistema Portuali italiane che hanno saputo contraddistinguersi per “la continua e preziosa attività svolta a servizio della comunità e del Paese, tesa a definire ed a coniugare con spirito operativo e proattivo gli indirizzi della transizione ecologica, energetica e digitale, coniugando ed armonizzando sviluppo economico, tutela ambientale e sensibilità sociale”. Obiettivi che l’AdSP ha fatto propri, in tutta la sua azione di programmazione e pianificazione.

U U-NITARIETÀ

Il fulcro centrale dell’azione amministrativa per il prossimo triennio è il mantenimento di quella *governance* unitaria dei porti di sistema, plasmata gradualmente dal 2017 ad oggi.

Non solo un patrimonio infrastrutturale composto da 9 porti, circa 30 chilometri di banchine e spazi pari ad oltre 1 milione e mezzo di metri quadri, ma anche un *software* che consta di regole organizzative, amministrative e operative comuni uniche nella realtà italiana delle Autorità di sistema portuale; una dotazione organica a pieno regime, adeguata al contingente e proiettata, con un’attività di formazione costante ed una capacità progettuale matura, ad affrontare le nuove sfide dettate da uno scenario internazionale marittimo in pieno fermento.



In questo senso l’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna è consapevole di aver assunto una grande responsabilità, sia a livello regionale che nazionale. Solo la portualità sarda può infatti vantare, in tutto il contesto istituito dalla Riforma del 2016, un unico centro decisionale per tutti i principali porti della Regione. Altrove non possono beneficiare di simile, si può ben dire, privilegio.

Oltre a gestire il più elevato numero di scali (nove) a livello nazionale, l’AdSP del Mare di Sardegna è infatti l’Authority che assume a sé tutti i più importanti scali regionali: altre Autorità del Lazio, della Campania, del Veneto, del Friuli Venezia Giulia e dell’Emilia-Romagna ricoprono anch’esse questa veste di Centri portuali regionali, ma con al massimo 3 scali ciascuna, situazione che di certo ridimensiona le loro funzioni di *playmaker* portuale territoriale.

Altre regioni vedono invece i loro porti o amministrati da Autorità con sedi in diverso territorio regionale oppure ripartiti tra più Autorità nell’ambito della stessa regione.



E E-NERGIA

Gli obiettivi dell'agenda 2030 e le normative sempre più stringenti previste dall'UE per il settore del trasporto marittimo (si pensi all'Ets) richiedono un'azione strategica che sia in grado di rendere gli scali di sistema sempre più sostenibili senza, però, trascurarne la competitività.

Le sfide del triennio vedono l'AdSP pronta al salto di qualità con l'introduzione, in tutti i suoi porti, già a partire dal 2024 del sistema di *on-shore power supply (cold-ironing)*, configurando così il Sistema portuale sardo come primo in Italia per dimensione del servizio di ricarica delle unità navali in banchina.

Questa qualificata posizione è rafforzata dall'avvio delle progettualità previste dal PAI (Programma di Azioni Integrate "Next rE-generation Ports)", come, appunto le già citate "Millepiedi" a Porto Torres, il "Light by Wind" ad Arbatax e la "Green Mobility" per tutte le sedi dell'AdSP.



L'impegno verso il ricorso all'uso di un'energia sostenibile sarà ribadito nei prossimi anni con lo sviluppo di comunità energetiche rinnovabili (CER) e il sostegno per la conversione dei mezzi di banchina degli operatori alimentati con combustibili fossili a mezzi elettrici o idrogeno.

Altre sfide, non meno decisive verso l'abbattimento delle emissioni atmosferiche, vedranno l'Ente in corsa per la candidatura a nuovi finanziamenti mirati alla sostenibilità ambientale (si vedano quelli riportati nell'apposita sezione) e per la creazione di una consapevolezza all'interno del cluster portuale con apposite campagne di sensibilizzazione che

possano essere anche estese alle locali comunità, passando, prima di tutto, dalle scuole.

L L-ONG RANGE

La prospettiva di un Ente strategico come l'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna non può che essere a lunga distanza (*long-range*, appunto). Ogni aspetto delle *policy* dell'Ente, siano esse legate alla formazione del personale dipendente, fino all'attuale e massiccia opera di infrastrutturazione, non può prescindere dal flusso delle dinamiche del settore.

Ecco, quindi, interventi come il *master plan* del Porto Canale di Cagliari, mirati a captare i traffici emergenti dal Nord Africa in ottica di *reshoring*, accorciamento della catena logistica, ma anche di nuovi assetti nelle rotte di traffico per bypassare gli scenari di guerra del Mar Nero e, ancora più recentemente, del Mar Rosso.

Di lunga distanza è anche una pianificazione che mira a realizzare una piattaforma logistica nel Nord Ovest sardo per attirare su Porto Torres nuovi traffici merci e, soprattutto, per la creazione di hub energetici fondamentali per la trasformazione del GNL e la redistribuzione del metano in tutta l'Isola.



Così come long range è la visione che punta ad adeguare lo scalo di Olbia al gigantismo del cabotaggio, con la programmazione di escavi e revisione delle banchine, ma anche l'organizzazione dei traffici sull'intero compendio dell'Isola Bianca, per affrontare nuovi picchi di traffico passeggeri e merci su gommato.



Ma anche pensare, nel lungo o pur medio periodo, ad un'infrastrutturazione che posizioni Arbatax come scalo baricentrico per nuovi traffici commerciali e Oristano, dalla parte opposta, come sbocco a mare delle strade ferrate (con conseguente liberazione dalla servitù ferroviaria dello scalo di Golfo Aranci) e di connessione con il quadrante occidentale dell'Europa.

Altrettanta attenzione sarà rivolta, a partire da questo triennio, allo scalo di Portovesme nel quale, una volta definite le annose prospettive di approvvigionamento energetico, si procederà al dragaggio che dovrà consentire finalmente l'utilizzo della banchina est nonché l'approfondimento dei fondali per l'approdo dei traghetti nell'apposita banchina dedicata.

Non ultimo Santa Teresa, dove sono in corso di valutazione gli scenari progettuali più sostenibili per il raddoppio degli ormeggi dei traghetti da e per la Corsica.

Elementi fondanti della stagione di pianificazione strategica (DPSS) e di dettaglio (PRP) che questa AdSP ha pronta in cantiere già dal 2024.



CONSIDERAZIONI FINALI

Quello del Mare di Sardegna è un grande Sistema portuale, il più grande d'Italia, per estensione e per numero di porti, orgogliosamente parte di un Network più ampio, quello portuale italiano, nel quale tutti i distretti debbono operare nella maniera più armonica ed efficace per il successo del Sistema Paese.

In questo contesto è opportuno avere una chiara consapevolezza di sé stessi e del proprio ruolo ed evitare di compararsi con realtà che giocano partite differenti in contesti differenti.

A differenza degli scali della Penisola, quelli del Sistema Sardegna non corrispondono a gateway di accesso ai mercati retrostanti terrestri e, pertanto, appaiono fuori contesto per riflessioni circa l'interconnessione logistica con reti autostradali e ferroviarie di rilevanza nazionale ed internazionale.

Noi non siamo né Genova, né Trieste, né assimilabili a nessun altro sistema portuale "continentale", perché non abbiamo alcuna continuità intermodale dei nostri traffici con i territori circostanti, che non siano quelli della nostra stessa Regione.

È, invece, la condizione insulare a gravare sui porti di competenza, attribuendo loro una funzione ed una responsabilità peculiare, essendo quella marittima la pressoché totalizzante modalità di trasporto delle merci e, per circa il 50 per cento, del trasporto passeggeri.

Per meglio definire questo scenario occorre inoltre considerare che la Sardegna importa beni per soddisfare la domanda di meno di 1.600.000 residenti, produce poche materie prime e ha un tessuto industriale debole che trasforma ed esporta trascurabili volumi (con l'eccezione dei prodotti petroliferi raffinati).

Considerate la posizione geografica dell'Isola e la sua dotazione infrastrutturale portuale appaiono quindi chiare e definite le linee di sviluppo di futuri traffici incrementali legati alla dinamica dei flussi di traffico sia orizzontali (Italia-Spagna e v.v.) che verticali (con il Nordafrica).

Su quest'ultima direttrice di traffico in particolare appare opportuno orientare attenzione, sforzi programmatori e investimenti infrastrutturali (come del resto testimoniato dal cantiere del terminal Ro/ro del porto canale di Cagliari).

I principali e riconosciuti asset di questo orientamento strategico, oltre alla già citata posizione geografica a poco più di cento miglia dalle coste nordafricane, sono costituiti dalla stabilità politica del nostro Paese, dalla certezza del suo quadro normativo di riferimento, dall'affidabilità dei suoi procedimenti amministrativi, dalla garanzia dei diritti e dalla tutela della sicurezza.

Tutto ciò assicura un ordinato transito e sosta delle merci di diverse tipologie (container, semirimorchi, rinfuse, carichi speciali) in un contesto localizzato a poche ore di navigazione da aree con grandissime prospettive di sviluppo, ma non ancora dotate di infrastrutture materiali ed immateriali adeguate.

Il nostro sistema portuale si candida a promuovere e intercettare questi traffici e, a tal fine, deve moltiplicare gli sforzi per non essere percepito solo come una serie di meri impianti fisici di approdo/partenza e carico/scarico, ma come un articolato compendio regionale attrezzato e organizzato per la lavorazione, la trasformazione e, in generale, l'attribuzione di valore aggiunto alle merci, utilizzando al massimo i vantaggi derivanti dal regime agevolato delle ZES e delle Zone Franche Doganali intercluse.

Anche in tal modo, superando il mero concetto di transhipment, potrà puntare a recuperare interessanti quote di mercato e volumi di traffico nel settore dei carichi unitizzati, che negli ultimi anni ha risentito di affievolito



interesse da parte del mercato, il cui recupero continua a rappresentare uno dei nostri più sfidanti obiettivi.

Pertanto, l'attuale programmazione e la futura pianificazione sono chiamate a considerare le dinamiche del mercato attualizzate e contestualizzate, secondo una metodologia di analisi strategica che declini il rapporto "traffico/funzione".

Processo che si integra ed articola nel redigendo Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS), attraverso il quale viene definito un criterio guida comune per implementare la capacità infrastrutturale di attrazione e generazione dei traffici; perfezionare ed incrementare i servizi ai passeggeri; adottare in tutti gli scali e nelle aree demaniali di competenza un green deal per l'efficientamento energetico e la promozione dell'utilizzo di propellenti a ridotto impatto ambientale

Non ultimo, ci si orienta decisamente per favorire l'iniziativa legata al comparto nautico e dei servizi, con rideterminazione, riqualificazione ed infrastrutturazione delle aree dedicate alla cantieristica, alla diportistica e agli spazi commerciali a loro dedicati.

*In particolare, per **Cagliari**, è stato programmato il trasferimento entro il 2029 del traffico Ro-Ro e Ro-Pax dal porto storico all'avamposto ovest del porto canale (quello est è invece dedicato alla cantieristica nautica); il potenziamento infrastrutturale del porto canale con prolungamento delle banchine rinfuse, l'allargamento della canaletta di accesso e l'infrastrutturazione degli spazi retrobanchinali.*

È quindi fisiologicamente concatenata la trasformazione dell'attuale compendio portuale storico, sempre più vocato alla nautica da diporto, alla crocieristica e, non ultimo, a nuovi punti di integrazione mare - tessuto urbano il cui obiettivo è unicamente il miglioramento della qualità della vita attraverso la libera fruizione di nuovi spazi per lo svago e lo sport, in un ambiente maggiormente salutare nel quale possono coesistere attività portuali meno impattanti (nautica e crociere) e presenza antropica.

Rientra, quindi, in questa visione la destinazione del Molo Rinascita (interno ed esterno) al solo traffico crocieristico, con la riqualificazione del terminal e la riorganizzazione dei varchi di security e di accesso alle aree operative.

Tutto il compendio compreso tra il Molo Sabauda interno e l'Ichnusa avrà quindi una nuova funzione sulla quale inciderà, in maniera decisa, la riqualificazione dell'ex Stazione marittima che, dal 2025, sarà adibita ai servizi alla nautica da diporto di alto livello. Processo reso possibile grazie ad un project financing, aggiudicato nel 2023, che vede un investimento di capitale privato per oltre 34 milioni di euro.

Nell'ottica di rilancio dell'area, si rivelano strategiche le basi poste dagli accordi, firmati nel 2022, con la Marina Militare e la Direzione Marittima di Cagliari per il riposizionamento delle unità militari in aree più idonee.

Diportismo nautico, charter, ma anche attività sportive legate al mare che, all'interno del masterplan, trovano casa negli approdi che sorgeranno nel pennello Bonaria (per il quale è stato messo a mare un apposito frangionda), a Sant'Elmo e sulla Banchina Est di San Bartolomeo.

Spazi che si incastonano nel rinnovato waterfront cagliaritano, sottoposto dall'AdSP a complesso e radicale restyling. Un lungo percorso ciclo-pedonale e ricreativo che, da Giorgino, passando per la IV Regia, si estende, lungo Su Siccu, fino al parco degli ex Magazzini del Sale. Nuove aree per lo svago, ma anche per attività commerciali, di ristorazione e culturali (si pensi ai locali ex Guardia di Finanza che potranno essere adibiti a deposito/laboratorio/spazio espositivo della Sovrintendenza ai Beni Culturali).

***Olbia** riconferma la sua vocazione al traffico passeggeri e mezzi commerciali. Oltre agli interventi di dragaggio e riqualificazione delle banchine dell'Isola Bianca e del porto industriale Cocciani, si prevede una totale revisione e razionalizzazione delle aree di accesso portuale e della viabilità, un'apertura della stazione marittima e delle attività commerciali alla libera fruizione, la riqualificazione dei servizi ai passeggeri e ai crocieristi. Relativamente alla nautica, l'idea progettuale prevede la*



destinazione dei Moli Brin, Vecchio e Bosazza e delle circostanti aree verso il diportismo, l'ampliamento del distretto della cantieristica nell'area ex Palmera, e la razionalizzazione delle concessioni per nautica nelle due anse del porto interno.

Per **Porto Torres** lo scenario delinea la separazione dei traffici commerciali da quelli dedicati alle rinfuse, con il trasferimento delle Ro-Pax dall'ASI al porto civico che, nell'ambito del massiccio intervento di realizzazione dell'Antemurale, verrà sottoposto a dragaggio per favorire l'ormeggio anche di navi da crociera e ad una revisione totale dei servizi ai passeggeri con l'acquisizione del terminal passeggeri e suo collegamento con l'area sterile, la riqualificazione dell'ex mercato ittico in centro direzionale con uffici dell'AdSP, cluster portuale e pesca. Il porto industriale conoscerà una profonda rivisitazione con la creazione di accosti e ampi spazi dedicati al traffico merci in corrispondenza della radice della diga foranea di ponente.

Per lo scalo di **Golfo Aranci** è prevista una rivoluzione sostanziale, con un cambio di vocazione che introduce la liberazione dalla servitù dei binari delle FS e del cavalcavia, che sarà sostituito con un progetto di nuova viabilità alternativa e funzionale condiviso con Comune e Provincia. Per il porto è previsto l'allungamento della banchina dedicata ai traghetti, l'approfondimento dei fondali per rendere agevole l'accosto di navi da crociera di medie dimensioni e l'ottimizzazione dei servizi della stazione marittima. Relativamente alla nautica, il POT dà ampio spazio alla concertazione con l'amministrazione comunale per lo sviluppo di nuove attività di rimessaggio e l'individuazione di aree dedicate alla nautica turistica.

Nel porto di **Oristano - Santa Giusta** si conferma, invece, la vocazione merci alla rinfusa, con il potenziamento dei banchinamenti esistenti e delle aree retroportuali. La strategia messa in campo dall'AdSP apre anche all'ipotesi di traffico ro-ro e ai collegamenti ferro – mare con il ripristino della banchina esistente ed il raccordo con la dorsale ferroviaria. Particolare attenzione, visti gli incoraggianti risultati degli ultimi anni, viene dedicata

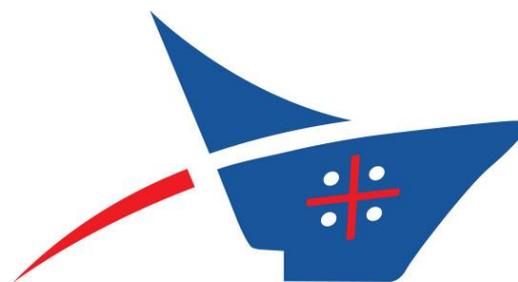
al comparto crocieristico con l'individuazione di un'apposita banchina e relativi servizi ai passeggeri.

Su **Portovesme**, per il quale è confermata la vocazione di collegamento strategico con l'isola di Carloforte, la pianificazione dell'AdSP prevede la creazione di una nuova banchina dedicata ai collegamenti passeggeri ed il dragaggio dei fondali. Interventi che consentono la definitiva eliminazione della commistione con i traffici merci ed il pieno utilizzo, con l'avvio del complesso dragaggio degli specchi acquei di fronte della banchina Est.

Per lo scalo di **Santa Teresa**, infine, in ottica di potenziamento dei traffici con la Corsica, si prevede il prolungamento dell'attuale banchina per consentire la sosta di due unità contemporaneamente e la realizzazione di un nuovo piazzale per i mezzi in imbarco.

Su **Arbatax**, nonostante il recente ingresso nella circoscrizione, l'AdSP ha programmato il potenziamento dell'infrastruttura portuale esistente al fine di consentire l'ormeggio in piena sicurezza a navi anche di grandi dimensioni. Resta, quindi, in primo piano la vocazione di scalo commerciale per il collegamento con i porti della Penisola, crocieristico, stante la crescente domanda da parte di compagnie armatoriali del segmento lusso, ma anche industriale, con il rinnovo, per 14 anni, della concessione al gruppo Saipem che, nello scalo ogliastrino, rappresenta una imprescindibile realtà produttiva.





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