

Oggetto: comunicato su Autorità Portuale del Nord Sardegna

Il Decreto Legislativo 169/2016 ha riformato la normativa in materia di Autorità Portuali. Tale norma prevede il superamento della logica delle vecchie Autorità, che coincidevano per lo più con una singola struttura portuale (monoscalo), sostituendole con nuove Autorità di Sistema Portuale (AdSP) alle quali fanno capo più porti.

Di per se la logica del Legislatore non era errata, in quanto oltre a razionalizzare risorse ed investimenti, accorpava in un'ottica di "Sistema", all'interno di un'unica Autorità, quelle realtà territoriali a cui facevano capo Porti di dimensioni e caratteristiche che, singolarmente, non raggiungevano i requisiti di efficienza ed economicità.

La *ratio* del Legislatore ha comunque fatto sì che in quelle regioni dove insistono porti di primaria importanza di livello nazionale ed internazionale, le Autorità di Sistema Portuale siano più di una:

- Liguria, con le Autorità di Genova e quella di La Spezia,
- Sicilia, con le Autorità di Palermo, quella di Augusta e quella di recente istituzione dello Stretto di Messina,
- Puglia, con le Autorità di Bari e quella di Taranto.

In questa logica però non hanno trovato spazio i principali porti del Nord Sardegna (Porto Torres ed Olbia) e quelli del Sud dell'Isola (Cagliari e Sarroch) che, per la loro importanza, strategicità e numero di traffici, sono assimilabili ai porti Liguri, Siciliani e Pugliesi, che invece hanno ottenuto di essere sede di Autorità Portuali.

Di fatto i numeri sul traffico passeggeri e merci degli scali Isolani, sono tali da dimostrare che vi sono tutte le condizioni per avere anche in Sardegna due AdSP.

Traffico Passeggeri 2021

Olbia 2.500.000

Golfo Aranci 530.000

Porto Torres 840.000

Traffico Merci (tonnellate) 2021

Olbia 6.820.000

Golfo Aranci 108.000

Porto Torres 2.800.000

Se teniamo conto che l'AdSP del Mare di Sardegna include i porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme, Arbatax e Santa Teresa di Gallura, è facile capire che un unico organismo di governo di tutte queste realtà, con Valori, specificità e vocazioni tutte diverse fra loro, non sarà mai in grado di far raggiungere risultati ottimali in ogni singola realtà portuale.

Nella veste di Concessionario Terminalista del porto di Porto Torres e di quella di operatore portuale da ormai mezzo secolo, oltre che quella di Vice Presidente Nazionale degli Agenti e Raccomandati Marittimi, ritengo di godere di un'osservatorio privilegiato che mi consente di sostenere appieno la proposta del

Presidente della Regione Sardegna Christian Solinas, nel rivendicare per la nostra Isola l'istituzione di due Autorità Portuali: quella del Nord e quella del Sud Sardegna.

Agli operatori portuali, così come alla classe imprenditoriale tutta, poco importano le logiche politiche e di Partito, a noi interessa la sostanza degli atti, delle azioni e dei risultati che questi comportano, oltre a voler godere di servizi efficienti ed efficaci, forniti possibilmente "a bocca di miniera" e non da interlocutori che risiedono a 250 km di distanza.

Nel caso specifico del dibattito sorto intorno alla proposta legislativa del Governatore Sardo, non ho difficoltà alcuna ad affermare che l'esperimento dell'Autorità Portuale unica per tutti gli scali Sardi, non ha sortito gli effetti sperati, in particolar modo per il porto di Porto Torres.

Questo lo si evince anche dando uno sguardo al Piano triennale degli investimenti dell'AdSP del Mare di Sardegna, dove si nota un sostanziale sbilanciamento a favore del porto Cagliariitano. Facendo un semplice paragone sulla destinazione delle risorse, salta all'occhio che sul porto di Cagliari sono previsti investimenti per circa 60 milioni di Euro, mentre per quello di Porto Torres solamente € 14.500.000.

Sempre consultando i dati di bilancio Dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sardegna, si nota che per il porto di Cagliari sono previste importanti opere a forte impatto sociale, che potenziano il sistema della cantieristica navale e valorizzano il water-front della Capitale Sarda. Infatti a tal fine sono stati destinati oltre 20 milioni di euro per il 2° lotto della cantieristica nell'avamposto, oltre ad importanti somme per la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili che fungono da cerniera tra la viabilità cittadina e quella portuale.

Per contro, sappiamo che Porto Torres è in forte ritardo su troppe cose:

- ✓ opere incompiute (Mercato Ittico e terminal crociere),
- ✓ opere ancora non nate e già superate dai tempi (antemurale di ponente che non prevede banchine di attracco),
- ✓ assenza di piano regolatore portuale,
- ✓ servizi di pulizia, smaltimento dei rifiuti e decoro, totalmente insufficienti,
- ✓ carenza delle strutture amministrative e tecniche.

Oggi siamo di fronte a grandi sfide: la pianificazione e spendita delle risorse provenienti dal PNRR, il decollo delle Zone Economiche Speciali, la perimetrazione dei Punti Franchi, la stesura di un nuovo Piano Regolatore Portuale, una riprogrammazione dello sviluppo delle aree retro-portuali. Non è pertanto il momento di divisioni o contrapposizioni tra territori, ancor più tra quelli di una stessa area geografica.

È arrivato il momento di dare risposte al sistema economico Sardo sfruttano le opportunità che non sono più all'orizzonte ma ormai dietro l'angolo. Ecco perché non ci si può dividere su una proposta, peraltro meritoria, ma ancora tutta da costruire e sviluppare.

In questa fase storica i Sindaci di Porto Torres ed Olbia hanno la possibilità di disegnare il futuro di questa e delle generazioni future. Di programmare un modello di sviluppo che orbita intorno a due realtà portuali che possono fare della "sinergia" il valore assoluto.

Le battaglie si vincono quando l'intraprendenza prende il posto dell'invidia, quando il dialogo si antepone allo scontro, quando interessi diversi diventano interessi comuni. E l'interesse comune non può che essere quello di creare le condizioni per uno sviluppo che non lasci indietro nessuno, che non crei sacche di ricchezza ed altrettante sacche di povertà.

Per far questo, nell'esclusivo interesse del territorio, occorre la volontà di superare le proprie convinzioni ideologiche e lavorare assieme per unire le realtà portuali del Nord Est della Sardegna con quella del Nord Ovest. Lavorare per agevolare la programmazione delle risorse provenienti dal PNRR, magari pensando ad

una reale interconnessione di traffici e dei collegamenti che viaggino su infrastrutture viarie e ferroviarie moderne ed efficienti, in modo da favorire la sinergia tra i due scali del Nord Sardegna, valorizzandone appieno le singole peculiarità e vocazioni.

Portare ad un unico "Sistema" la portualità del Nord Sardegna, favorirebbe di gran lunga il lavoro degli Operatori Portuali e di tutto il cluster marittimo, che lavorerebbero per migliorare l'offerta dei traffici marittimi e degli approdi in un'ottica di complementarietà e diversificazione logistica.

La creazione di una nuova Autorità Portuale del Nord Sardegna può essere sicuramente quello strumento che favorirebbe questo processo di progresso e sviluppo dell'economia che ruota intorno ai porti della Sardegna Settentrionale. A sostenere la tesi del Governatore Solinas sono oggi anche importanti figure politiche oltre che diverse Istituzioni, non ultime l'Ance Sardegna, la Facoltà di Diritto della Navigazione e la stessa Università di Sassari.

Le idee e la proposta sono in campo e questa è la fase del loro sostegno. Altra cosa è il ragionamento su come strutturare il nuovo organismo che ci si prefigge di far nascere.

Anche su questo aspetto il dialogo tra i rappresentanti delle istituzioni Locali è fondamentale, le condizioni perché non vi sia prevaricazione alcuna di una realtà territoriale nei confronti dell'altra, vi sono tutte.

Olbia come Porto Torres, con l'ex mercato ittico, hanno spazi idonei ad ospitare sia la sede Istituzionale che quella tecnica, la *governance* è ancora tutta da definire, per cui gli spazi per un'accordo complessivo che metta tutti sullo stesso piano ci sono abbondantemente.

Ecco perché questo è il momento del confronto e non delle polemiche, è il momento, pertanto, che le Istituzioni interessate si siedano intorno ad un tavolo e mettano le basi per la costituzione di un'organismo che tenga conto delle esigenze sia della Gallura e della realtà Turritana, abbandonando le logiche di campanile e di schieramento politico.

Restituire la dignità che meritano al porto di Porto Torres, alla sua area industriale e retro portuale ed alla macro-area Metropolitana, è un dovere sia civico che sociale. Gli operatori portuali e tutto il sistema imprenditoriale del Territorio della Sardegna Nord Occidentale si aspettano solo questo. Non sprechiamo le occasioni.

Sassari, 01/04/2022

Gian Carlo Acciaro