



COMUNE DI ORISTANO

Comuni de Aristanis

Piazza Eleonora d' Arborea n° 44, 09170

www.comune.oristano.it

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

(N. 22 DEL 17/04/2019)

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO: PORTO DI ORISTANO

Sessione di prima convocazione.

L'anno **2019** il giorno **17** del mese di **aprile** in Oristano nella sala delle adunanze consiliari, previo avvisi diramati a termini di regolamento si è riunito il Consiglio comunale di questo Comune e sono presenti i Signori:

Presenti: 22

Assenti: 3

LUTZU ANDREA Presente
ANGIOI ANGELO Presente
ATZENI DANILO Presente
CABRAS VERONICA Presente
CADAU PATRIZIA Presente
CANOPPIA Presente
MARINELLA
CERRONE CARLO Presente
FAEDDA LUCA Presente
FEDERICO Presente
FRANCESCO
FRANCESCHI Presente
ANTONIO
IATALESE ANTONIO Presente
LICANDRO MAURO Presente
SALVATORE

MASIA MONICA Presente
MUREDDU LUIGI Presente
MURU ANDREA Presente
OBINU MARIA Assente
ORRU' STEFANIA Presente
PECORARO Presente
VINCENZO
PUDDU GIUSEPPE Presente
PUSCEDDU Presente
LORENZO
RICCIO ANDREA Assente
SANNA EFISIO Presente
SOLINAS GIULIA Presente
TATTI DAVIDE Presente
RINALDO
URAS ANNA MARIA Assente

Presidente: FRANCESCHI ANTONIO

Segretario: MELE LUIGI



In prosecuzione di seduta.

È presente in aula la Giunta Comunale

Il Consiglio Comunale

Udito il Presidente

Udito l'intervento del Sindaco.

Udito l'intervento di coloro che hanno partecipato al dibattito.

Considerato che il Porto di Oristano è una infrastruttura strategica per l'intero territorio provinciale, che consente di attivare delle politiche di sviluppo in diversi comparti.

Rilevato che il Porto ricade all'interno dell'Agglomerato Industriale di competenza del Consorzio Industriale Provinciale Oristanese, in territorio del Comune di Santa Giusta, e che nessuno degli Enti che compongono il Consorzio - Provincia di Oristano e Comuni di Oristano e Santa Giusta - è rappresentato nel Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna, Organismo che ha recentemente assunto le competenze per la gestione, promozione e sviluppo infrastrutturale dello scalo oristanese.

Affermato che il Consorzio Industriale Provinciale Oristanese ed i suoi Enti partecipanti - Provincia di Oristano e Comuni di Oristano e Santa Giusta - insieme alla Camera di Commercio di Oristano e ad altri attori istituzionali del territorio intendono comunque esercitare un ruolo attivo nella definizione degli indirizzi per la gestione e lo sviluppo del Porto, considerata la sua stretta interconnessione con le aree amministrative.

Considerato che le potenzialità di sviluppo dello scalo e la possibilità di acquisire risorse finanziarie per il suo potenziamento infrastrutturale dipendono anche dalla sua corretta classificazione negli strumenti di programmazione di livello regionale, nazionale e comunitario.

Rilevato in relazione agli strumenti di programmazione di livello comunitario, che nel 2009 è stata avviata una revisione sostanziale della politica europea dei trasporti che ha condotto ad un nuovo quadro legislativo, che definisce lo sviluppo della politica dei trasporti fino al 2030/2050, entrato in vigore dal 1° gennaio 2014, costituito da:

- Regolamento (UE) N. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della



COMUNE DI ORISTANO

rete transeuropea dei trasporti. Con tale Regolamento sono state individuate le reti TEN-T come un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario e la *Core Network*, costituita dai nodi urbani a maggiore densità abitativa, dai nodi intermodali di maggiore rilevanza e dalle relative connessioni. La priorità a livello europeo è quella di assicurare la continuità dei Corridoi, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti. In particolare, i nuovi orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti prospettano la creazione di una rete TEN-T articolata in due livelli:

- una rete globale (da realizzarsi entro il 2050) che mira a garantire la piena copertura del territorio dell'UE e l'accessibilità a tutte le regioni;
- una rete centrale a livello UE (da realizzarsi entro il 2030) basata su un "approccio per corridoi".

Attraverso la realizzazione di reti transeuropee di trasporto (TEN-T) l'Unione Europea intende realizzare entro il 2050 uno spazio unico dei trasporti efficiente e competitivo; a questo fine l'obiettivo al 2030 è di realizzare una rete prioritaria (core network) basata su corridoi, ossia assi di trasporto principali. Entro il 2050 ci si pone l'obiettivo di realizzare una rete secondaria (comprehensive network) che comprenda infrastrutture di collegamento a livello nazionale e regionale. Le reti comprendono ferrovie, strade, porti, aeroporti e terminali ferroviario-stradali.

I porti appartenenti alla rete TEN-T devono dotarsi entro il 2025 di punti di rifornimento di gas naturale liquefatto GNL come previsto dalla direttiva "DAFI".

- Regolamento (UE) N. 1316/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa - *Connecting Europe Facility* (CEF), e che ha per oggetto le condizioni, i metodi e le procedure per la concessione di un'assistenza finanziaria dell'Unione alle reti transeuropee al fine di sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia e di sfruttare le potenziali sinergie tra tali settori.

Considerata la rilevanza e la stretta interdipendenza tra i suddetti strumenti normativi (Regolamento 1315/2013 e Regolamento 1316/2013), che produce effetti soprattutto in relazione all'assistenza finanziaria dell'UE per la realizzazione delle infrastrutture di trasporto. In particolare, l'art. 7 (Ammissibilità e condizioni per l'assistenza finanziaria) del citato Regolamento 1316/2013 al comma 2 prevede che: *"Nel settore dei trasporti solo le azioni che contribuiscono a progetti di interesse comune conformemente al regolamento (UE) n. 1315/2013 e le azioni di sostegno al*



COMUNE DI ORISTANO

programma sono ammesse a beneficiare di un'assistenza finanziaria dell'Unione sotto forma di appalti e strumenti finanziari ai sensi del presente regolamento. Possono essere ammessi a un'assistenza finanziaria dell'Unione, sotto forma di sovvenzioni, ai sensi del presente regolamento solamente:

a) azioni che realizzano la rete centrale conformemente al capo III del regolamento (UE) n. 1315/2013, ivi compresa l'introduzione di nuove tecnologie e innovazioni in conformità dell'articolo 33 di tale regolamento e progetti e priorità orizzontali individuate nella parte I dell'allegato I del presente regolamento;

b) azioni che realizzano la rete globale conformemente al capo II del regolamento (UE) n. 1315/2013, quando tali azioni contribuiscono a realizzare i collegamenti mancanti, ad agevolare i flussi di traffico transfrontaliero o a eliminare le strozzature e quando tali azioni contribuiscono anche allo sviluppo della rete centrale o alla interconnessione dei corridoi della rete centrale o quando tali azioni contribuiscono alla realizzazione dell'ERTMS sui principali assi dei corridoi ferroviari merci definiti nell'allegato del regolamento (UE) n. 913/2010, fino a un massimale del 5% della dotazione finanziaria per i trasporti di cui all'articolo 5 del presente regolamento.

Considerato che il Porto di Oristano - classificato dall'art. 36, comma 5, della Legge 01/08/2002, n. 166, come *porto di rilevanza economica nazionale*, uno dei porti che ha la maggiore movimentazione di merci alla rinfusa in Sardegna (circa 1.500.000 t/anno), e primo scalo a dotarsi di depositi di GNL per l'avvio del processo di metanizzazione della Sardegna e per il bunkeraggio delle navi - non è al momento inserito nella Rete TEN-T come definita dal richiamato Regolamento 1315/2013, a differenza di altri porti della Sardegna (Cagliari - unico porto inserito nella rete centrale, Carloforte, Golfo Aranci, La Maddalena, Olbia, Palau, Porto Torres, Portovesme).

Rilevato che i requisiti per l'inserimento di un porto nella Rete Globale sono stabiliti dall'art. 20, comma 2, del Regolamento 1315/2013:

"..... 2. I porti marittimi sono punti di entrata e uscita per le infrastrutture terrestri della rete globale e soddisfano almeno uno dei seguenti criteri:

a)

b)

c) il porto marittimo è situato su un'isola e costituisce il solo punto di accesso ad una regione NUTS 3 (provincia) nella rete globale;

d)

Rilevato che il requisito di cui all'art. 20, comma 2, punto c), del Regolamento 1315/2013 risulta pienamente soddisfatto, posto che il Porto di Oristano è l'unico scalo commerciale/industriale/ passeggeri (crocieristico) della Provincia di Oristano, ubicata nell'isola di Sardegna.



COMUNE DI ORISTANO

Ritenute conseguentemente sussistenti le condizioni per l'inserimento del Porto di Oristano nella Rete TEN-T di cui al Regolamento (UE) 1315/2013, al pari degli altri porti della Sardegna (Cagliari, Carloforte, Golfo Aranci, La Maddalena, Olbia, Palau, Porto Torres, Portovesme).

Vista la proposta definitiva del Piano Regionale dei Trasporti, approvata con Deliberazione della Giunta Regionale n. 66/23 del 27.11.2008.

Considerato che le previsioni di sviluppo contemplate dalla predetta proposta definitiva di "Piano" prevedono per il Polo di Oristano funzioni di: *"principale scalo regionale per la movimentazione delle merci secche alla rinfusa al servizio delle industrie localizzate nell'area industriale. Lo scenario di piano prevede la sua trasformazione in scalo hub delle merci alla rinfusa, in forte integrazione logistica con lo scalo di Cagliari, grazie alla realizzazione di una piattaforma per lo stoccaggio e il trattamento delle merci in transito"*.

Considerato che le caratteristiche tecniche dello scalo portuale consentono una apprezzabile multifunzionalità, con possibilità quindi di diversificazione qualitativa dei traffici senza creare interferenze con la funzione industriale e con quelle individuate dal Piano Regionale dei Trasporti.

Considerato infatti che nell'ambito di tali funzioni accessorie del Porto si è avuto modo di verificare ed apprezzare nel tempo - con un discreto numero di accosti - la sua idoneità anche come scalo per navi da crociera, funzione che potrebbe essere potenziata con limitati interventi infrastrutturali senza interferire con le altre funzioni.

Considerato altresì che le funzioni del Porto previste dal Piano Regionale dei Trasporti dovranno necessariamente coordinarsi con le previsioni del Piano Energetico Ambientale Regionale della Sardegna 2015-2030 *"Verso un'economia condivisa dell'Energia"*, approvato con Delibera G.R. 45/40 del 02.08.2016, che prevede la realizzazione di depositi costieri di GNL nel Porto di Oristano per avviare la metanizzazione della Sardegna.

Considerato che tale previsione è connotata da un elevato livello di concretezza in considerazione della prossima realizzazione nel Porto di uno o più depositi costieri di GNL (per uno sono già in corso i lavori di costruzione, l'altro ha completato l'iter autorizzativo ed un altro ha in corso la procedura di autorizzazione); quindi tra i concreti scenari evolutivi del Porto si manifesterà a breve una forte specializzazione anche nel settore dell'energia, che consentirà la metanizzazione dell'area e la disponibilità di carburante per il bunkeraggio delle navi, in anticipo rispetto alle direttive europee che prevedono per il prossimo futuro la conversione a GNL dell'alimentazione delle navi.

Valutato che la disponibilità di GNL per il bunkeraggio delle navi andrà ad



COMUNE DI ORISTANO

elevare ulteriormente l'attrattività del Porto nei confronti del traffico crocieristico, in considerazione del fatto che le navi da crociera sono tra le prime ad adottare il GNL nei sistemi di alimentazione.

Ritenuto necessario un aggiornamento delle previsioni della suddetta proposta definitiva del Piano Regionale dei Trasporti al fine di renderle coerenti con le considerazioni e gli scenari sopra evidenziati e per poter definire una programmazione dello sviluppo infrastrutturale più aderente alla concreta evoluzione dei traffici.

Considerato che uno degli interventi necessari per conseguire una sufficiente idoneità dello scalo marittimo per l'attracco di navi da crociera, evitando interferenze con gli altri traffici, è sicuramente la realizzazione di una banchina di accosto dedicata.

Rilevato che l'Ufficio Tecnico del Consorzio Industriale Provinciale Oristanese ha predisposto una scheda progetto per la realizzazione di una banchina dedicata al traffico crocieristico e relativa struttura di accoglienza nella cosiddetta "Area di Colmata", della quale si condividono l'impostazione e le finalità.

Visto l'esito della votazione: Presenti 22. Voti favorevoli 22. Assenti 3 (Obinu, Riccio, Uras).

Delibera

1. Alla Regione ed al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: di mettere in atto tutte le iniziative per l'inserimento del Porto di Oristano nella Rete TEN-T di cui al Regolamento (UE) 1315/2013.
2. Alla Regione: di procedere ad un aggiornamento delle previsioni di sviluppo del Porto di Oristano contenute nella proposta definitiva del Piano Regionale dei Trasporti approvata con Deliberazione della Giunta Regionale n. 66/23 del 27.11.2008, al fine di aggiungere alle funzioni ivi riportate anche quelle di:
 - scalo regionale per il deposito e la distribuzione di GNL e per il bunkeraggio;
 - porto crocieristico con funzioni di transito, al pari dei Porti di Porto Torres e Arbatax;
3. All'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna: di inserire nel proprio Programma dei Lavori Pubblici l'Intervento per la realizzazione di una banchina dedicata al traffico crocieristico con relativa struttura di accoglienza nell'area di colmata del Porto di Oristano, sulla base della scheda progetto predisposta dal Consorzio Industriale Provinciale Oristanese.



COMUNE DI ORISTANO

Della seduta è redatto resoconto stenotipico integrale, depositato agli atti dell'ufficio Servizio Segreteria Generale".

Dr. De Roma/Dr.ssa Deiala.



COMUNE DI ORISTANO

Letto, approvato e sottoscritto con firma digitale:

Il Presidente del Consiglio

FRANCESCHI ANTONIO

Il Segretario Generale

MELE LUIGI

Pubblicata all'albo pretorio Online ai sensi e per gli effetti di cui art. 32, comma 1, della legge 18 giugno 2009, n. 69