

SEDUTA DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DEL 5 SETTEMBRE 2025

VERBALE N° 17

Deliberazione n° 50/2025

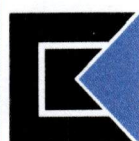
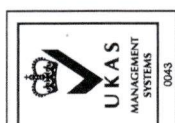
COMPONENTI:				<i>Presente</i>
Ing.	Gianluigi	Carta	• Presidente	Si
Rag.	Andrea	Casu	• Consigliere	Si
Rag.	Massimiliano	Daga	• Consigliere	Si
Dott.	Giorgio	Mastino	• Consigliere	Si
COLLEGIO DEI REVISORI:				
Rag.	Francesca	Cannas	• Presidente	Si
Dott.	Mauro	Loru	• Componente	No
Rag.	Giuseppe	Storaci	• Componente	No

SEGRETARIO: Dott. Marcello Siddu - Direttore del Consorzio

OGGETTO: incarico al Presidente per richiedere alla Regione un aggiornamento delle previsioni di sviluppo del Porto di Oristano contenute nella proposta definitiva del Piano Regionale dei Trasporti e per chiedere l'inserimento del Porto di Oristano nella Rete TEN-T di cui al Regolamento (UE) N. 1315/2013.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

- VISTA** la proposta definitiva del Piano Regionale dei Trasporti, approvata con Deliberazione della Giunta Regionale n. 66/23 del 27.11.2008;
- RILEVATO** che il Porto di Oristano è classificato *Porto di rilevanza economica nazionale* dall'art. 36, comma 5, della Legge 01/08/2002, n. 166;
- 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 nella considerazione che è in esercizio da diversi anni il primo deposito costiero di GNL della Sardegna e che è in fase di approvazione il progetto per il posizionamento nel Porto di Oristano di una FSRU (Floating Storage and Regasification Unit), nave in ormeggio fisso destinata a svolgere le funzioni di deposito e rigassificazione di GNL da destinare all'alimentazione della rete dorsale di trasporto del metano nella Sardegna; nel Porto di Oristano; quindi tra i concreti scenari evolutivi del Porto si rafforzerà a breve la forte specializzazione anche nel settore dell'energia, che consentirà la metanizzazione dell'area con la prossima entrata in funzione della rete consortile di distribuzione del metano nell'Agglomerato Industriale 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 elevare ulteriormente l'attrattività del Porto nei confronti del traffico crocieristico, in considerazione del fatto che le navi da crociera sono tra le prime a dotarsi di sistemi di alimentazione dual fuel;
- RICHIAMATA** la Deliberazione n. 8 del 10.02.2017 a seguito della quale l'Ente, unitamente alla Provincia di Oristano, ai Comuni di Oristano e Santa Giusta ed alla Camera di Commercio, Industria Artigianato e Agricoltura di Oristano aveva presentato all'Amministrazione Regionale di allora una proposta analoga a quanto sopra rappresentato e finalizzata all'aggiornamento delle previsioni di sviluppo del Porto di Oristano, da inserire nella proposta del Piano Regionale dei Trasporti;
- CONSIDERATO** che i predetti Enti sono rappresentati all'interno dell'Assemblea e del C.d.A. dell'Ente tramite i rispettivi componenti;
- RITENUTO** opportuno riformulare alla Regione la proposta per l'aggiornamento delle previsioni di sviluppo del Porto di Oristano contenute nella proposta definitiva del Piano Regionale dei Trasporti al fine di

aggiungere alle funzioni ivi riportate anche quelle di principale scalo regionale per il deposito e la distribuzione di GNL e per il bunkeraggio, nonché di porto crocieristico con funzioni di transito, al pari dei Porti di Porto Torres e Arbatax, auspicando che la medesima proposta venga condivisa anche dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna;

VISTO

il Regolamento (UE) N. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che individua 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 trans-europee 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".

VISTO

il 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;

- RILEVATA** la stretta interdipendenza tra i suddetti strumenti normativi comunitari, 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 programma sono ammesse a beneficiare di un'assistenza finanziaria dell'Unione sotto forma di appalti e strumenti finanziari ai sensi del presente regolamento."*
- RILEVATO** che il Porto di Oristano, classificato 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).
- CONSIDERATO** che i requisiti per l'inserimento di un porto nella Rete Globale stabiliti dall'art. 20, comma 2, del Regolamento 1315/2013 sono:
- "..... 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) il volume totale annuo del traffico passeggeri supera lo 0,1 % del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti i porti marittimi dell'Unione. Il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;*
- b) il volume totale annuo delle merci, per le operazioni di carico di merci sia sfuse che non sfuse, supera lo 0,1 % del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione. Il valore di riferimento per questo volume totale è rappresentato dalla media triennale disponibile più recente, basata sulle statistiche pubblicate da Eurostat;*
- c) il porto marittimo è situato su un'isola e costituisce il solo punto di accesso ad una regione NUTS 3 nella rete globale;***
- d) il porto marittimo è situato in una regione ultraperiferica o periferica, fuori da un raggio di 200 km dal porto più vicino nella rete globale."*
- Se la movimentazione di passeggeri e merci nel Porto di Oristano non è al momento sufficiente per soddisfare i requisiti di cui ai punti a) e b) del sopra citato art. 20, comma 2, del Regolamento 1315/2013, il requisito di cui al punto c) sembrerebbe 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.

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.

RITENUTO necessario richiedere l'inserimento del Porto di Oristano nella Rete TEN-T affinché le opere infrastrutturali di trasporto costituenti il predetto scalo marittimo possano beneficiare dell'assistenza finanziaria dell'UE per la loro realizzazione;

con voti unanimi legalmente espressi,

DELIBERA

Delibera n° 50/2025

- Di dare mandato al Presidente per ribadire la proposta già avanzata con la deliberazione del C.d.A. n. 8 del 10.02.2017, richiedendo alla Regione l'aggiornamento delle previsioni di sviluppo del Porto di Oristano contenute nella proposta definitiva del Piano Regionale dei Trasporti al fine di aggiungere alle funzioni ivi riportate anche quelle di:
 - principale 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.
- Di dare mandato al Presidente per attivare le opportune interlocuzioni con gli Organismi competenti al fine di richiedere l'inserimento del Porto di Oristano nella Rete TEN-T di cui al Regolamento (UE) N. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013.
- Di dare altresì mandato al Presidente per sottoporre le predette richieste alla condivisione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna.

IL DIRETTORE

(Dott. Marcello Siddu)



IL PRESIDENTE

(Ing. Gianluigi Carta)



SI ATTESTA

che la presente Deliberazione viene pubblicata per trenta giorni consecutivi dal

08/09/2025 nell'Albo dell'Ente.

Oristano, 08/09/2025

IL DIRETTORE
(Dott. Marcello Siddu)

