

SEDUTA DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DEL 11 DICEMBRE 2025

VERBALE N° 25

Deliberazione n° 76/2025

COMPONENTI:

				<i>Presente</i>
Ing.	Gianluigi	Carta	• Presidente	Si
Rag.	Andrea	Casu	• Consigliere	Si
Rag.	Massimiliano	Daga	• Consigliere	No
Dott.	Giorgio	Mastino	• Consigliere	Si

COLLEGIO DEI REVISORI:

Rag.	Francesca	Cannas	• Presidente	Si
Dott.	Mauro	Loru	• Componente	Si
Rag.	Giuseppe	Storaci	• Componente	Si

SEGRETARIO: Dott. Marcello Siddu - Direttore del Consorzio

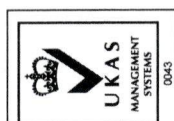
OGGETTO: Presa d'atto delle previsioni contenute nella Proposta di Piano Regionale dei Trasporti e incarico al Presidente per presentare alla Regione delle proposte di aggiornamento delle previsioni di sviluppo del Porto di Oristano in coerenza con la programmazione strategica del Consorzio e per chiedere 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 del Piano Regionale dei Trasporti, approvata con Deliberazione della Giunta Regionale n. 42/78 del 07.08.2025;
- RILEVATO** che in relazione a detto Piano è stata avviata la fase di consultazione pubblica per la raccolta di osservazioni e proposte;
- 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 e che lo stesso rappresenta la principale infrastruttura logistica-industriale della Sardegna centro-occidentale e una delle infrastrutture strategiche dell'intero sistema produttivo regionale;
- CONSIDERATO** che le previsioni di sviluppo contemplate dalla predetta proposta di "Piano" sono suddivise per *cluster* e indicano per il Porto di Oristano:
- Passeggeri e crociere* - funzione che non prevede passeggeri con auto a seguito e mezzi commerciali - solo Crociere, con Interventi di: individuazione banchina dedicata crociere; implementazione servizi security; automazione vigilanza e accessi;



**CONSORZIO INDUSTRIALE
PROVINCIALE ORISTANESE**



ENTE PUBBLICO
(Legge Regionale n° 10/2008)
SEDE LEGALE
09170 Oristano - Via Carducci n. 21
UFFICI AMMINISTRATIVI
09096 Santa Giusta
Via Marongiu snc - Porto Industriale
CONTATTI
Tel.: 0783 35461
info@ciporistano.it
protocollo@pec.ciporistano.it
www.ciporistano.it
PARTITA IVA 00087530952
CODICE FISCALE 80003430958

Merchi ro/ro, alla rinfusa e container - funzione: solo rinfuse - con Interventi di: completamento banchinamento nord e manutenzione fondali antistanti Banchina Nord; studio fattibilità e progettazione completamento banchinamenti Bacino Sud; nuova pianificazione con rivisitazione indici edificabilità industriale nelle aree retrobanchinali; ripristino banchina RO/RO con raccordo alla infrastruttura ferroviaria già presente in banchina e connessa alla dorsale ferroviaria sarda per esigenze di interconnessione strategica RFI-Trenitalia; assentimento di concessioni terminalistiche ex art. 18 legge n. 84/1994; rideterminazione delle aree sterili e doganali; definizioni di aree portuali pre-sterili ad accesso controllato da destinare a concessioni per deposito/movimentazione merci; automazione vigilanza e accessi mezzi commerciali (PCS); parcheggio mezzi e attrezzature portuali;

Energia e green ports - funzione: tutte - Interventi di: efficientamento energetico e potenziale elettrificazione; autoproduzione di energia nella colmata nord-ovest di oltre 56 ettari; scalo fortemente interessato da iniziative di trasporto, approvvigionamento e distribuzione GNL; impiantistica a basso consumo; incentivazione mezzi portuali elettrici;

Nautica e cantieristica da diporto - funzione: al momento scalo non interessato da tale tipologia di attività - Interventi di: rappresentate manifestazioni di interesse non dettagliate da parte di privati per lo sviluppo di attività cantieristiche, di rimessaggio e di base nautica sulla banchina Sud Ovest. Disponibilità di AdSP a valutarne la fattibilità;

Comparto peschereccio - funzione: scalo modestamente interessato da tale tipologia di attività - Interventi di: individuazione di aree dedicate per attracco e attività industriali del comparto (es. CPA Caccia Pesca Ambiente). Disponibilità di AdSP a valutare eventuali ulteriori proposte del comparto;

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 stato firmato in data 10.09.2025 il DPCM *"Individuazione delle opere e delle infrastrutture necessarie al phase out dell'utilizzo del carbone in Sardegna e alla decarbonizzazione dei settori industriali dell'isola"* (c.d. Decreto Metanizzazione Sardegna) che prevede 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 il potenziamento della metanizzazione dell'area - già avviata con l'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;

CONSIDERATO che la presenza della FSRU avrà in ogni caso un peso rilevante nell'occupazione degli spazi liberi del Porto e nelle possibili limitazioni all'operatività dello stesso, che dovrà essere riequilibrata dando corso allo sviluppo infrastrutturale previsto dagli atti di programmazione vigenti;

CONSIDERATO la competenza diretta sul Porto è in capo all'Autorità di Sistema Portuale e alla Capitaneria di Porto, ma le scelte operate sullo scalo marittimo si riflettono direttamente sul Consorzio Industriale, che ha tra le proprie finalità istituzionali lo sviluppo delle aree produttive, la promozione dell'industrializzazione del territorio e il supporto alle infrastrutture di rilevanza economica e strategica, tra cui il Porto di Oristano;

RITENUTO quindi che il Consiglio di Amministrazione sia pienamente legittimato a formulare osservazioni sulla proposta di aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) predisposta dalla Regione Autonoma della Sardegna, al fine di garantire che il documento regionale rifletta in maniera adeguata le esigenze di sviluppo del territorio e delle sue infrastrutture strategiche come previste dai vigenti documenti di programmazione:

- Il vigente Piano Regolatore Portuale (PRP) del 03.05.1972, che individua una serie di interventi infrastrutturali indispensabili, tra cui la realizzazione completa del Canale Navigabile Sud;

- Il vigente Piano Regolatore Territoriale Consortile (PRTC), che contiene al suo interno il Piano Regolatore Portuale e delinea in modo organico lo sviluppo delle aree retroportuali e la loro integrazione con gli insediamenti industriali, configurando un sistema inscindibile porto-retroporto-zona industriale;
- CONSIDERATO che la proposta di PRT oggi in consultazione non recepisce pienamente le previsioni di tali strumenti urbanistici, limitandosi a una descrizione generale delle funzioni portuali e omettendo interventi indispensabili per il futuro sviluppo dello scalo di Oristano;
- CONSIDERATO che la piena attuazione del PRP e del PRTC costituisce condizione essenziale per valorizzare il Porto di Oristano come infrastruttura moderna, competitiva e funzionale alle esigenze produttive del territorio;
- RITENUTO che la realizzazione completa del Canale Navigabile Sud, prevista dal PRP e dal PRTC, costituisce oggi una priorità imprescindibile per poter disporre di spazi di banchina e aree industriali fronte porto che possano sviluppare i traffici marittimo ro-ro e rinfuse, nonché per supportare la logistica energetica;
- RITENUTO che le previsioni urbanistiche vigenti rendano necessario che la Regione aggiorni il PRT in modo coerente, inserendo formalmente tali interventi tra quelli programmati al fine di favorirne il finanziamento;
- RILEVATO che il Porto di Oristano, pur essendo inserito tra gli scali merci, è oggi limitato nella proposta di PRT alla funzione di movimentazione di rinfuse, mentre il tessuto produttivo del territorio esprime una chiara domanda di traffici commerciali ro-ro, fondamentali per le imprese manifatturiere, agroalimentari e del settore logistico che attualmente devono rivolgersi agli altri scali marittimi dell'Isola affrontando significative diseconomie in termini di tempi e costi;
- RILEVATO che la pianificazione regionale deve superare tale impostazione riduttiva, riconoscendo allo scalo la sua naturale vocazione di porto multipurpose;
- CONSIDERATO che una criticità rilevante riguarda la viabilità di accesso al porto, che necessita di un potenziamento coerente con il ruolo attribuito allo scalo, anche attraverso l'inserimento nel PRT del progetto della "*Piastra Logistica Euromediterranea*", in titolarità della Amministrazione Provinciale di Oristano, quale intervento strategico di riequilibrio territoriale e di potenziamento logistico che prevede un collegamento diretto del Porto e della S.P. 97 con la S.S. 131. Tale adeguamento della viabilità di accesso costituirebbe un fattore rilevante per l'accessibilità dello scalo marittimo, indispensabile per attrarre investimenti, favorire la competitività delle imprese e garantire la connessione efficiente delle filiere produttive del territorio con il sistema portuale;
- RICHIAMATE le Deliberazioni n. 8 del 10.02.2017 e n. 50 del 05.09.2025 a seguito

delle quali 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 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 che sia necessario, urgente e strategicamente rilevante rappresentare alla Regione tutte le esigenze del territorio, come sopra evidenziate, affinché il PRT presenti una visione complessiva e aggiornata dello sviluppo del Porto di Oristano, auspicando che le medesime esigenze vengano condivise 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)*;
- b)*;
- 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)"*
- 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.

CONSIDERATO che l'inserimento del Porto di Oristano nella Rete TEN-T, come previsto dal Regolamento (UE) n. 1315/2013 e successive modifiche, permetterebbe l'accesso prioritario ai finanziamenti europei CEF di cui al Regolamento (UE) n. 1316/2013, fondamentali per la realizzazione delle infrastrutture strategiche;

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;

RITENUTO opportuno dare mandato al Presidente del Consorzio affinché promuova con fermezza tali istanze in tutte le sedi istituzionali competenti;

con voti unanimi legalmente espressi,

DELIBERA

Delibera n° 76/2025

- di prendere atto delle previsioni contenute nella proposta di Piano Regionale dei Trasporti approvata con Deliberazione della Giunta Regionale n. 42/78 del 07.08.2025 e attualmente oggetto di consultazione pubblica;
- di approvare l'indirizzo secondo il quale il Porto di Oristano debba essere riconosciuto come infrastruttura logistica-industriale di primaria importanza per la Sardegna centro-occidentale, dotato di multifunzionalità e idoneo a sostenere traffici diversificati (rinfuse, ro-ro, crociere, merci varie), con previsione nel PRT di interventi infrastrutturali conseguenti e coerenti;
- di presentare apposite Osservazioni alla Regione Autonoma della Sardegna affinché la versione definitiva del Piano Regionale dei Trasporti:
 - risulti coerente con la programmazione e gli scenari evolutivi richiamati in premessa, e recepisca integralmente le previsioni infrastrutturali del PRP e del PRTC;
 - inserisca formalmente tra gli interventi infrastrutturali programmati la realizzazione del Canale Navigabile Sud e le opere portuali connesse;
 - includa l'adeguamento della viabilità di accesso al Porto di Oristano, con

- particolare riferimento all'intervento infrastrutturale denominato Piastra Logistica Euromediterranea per il collegamento diretto Porto-S.P. 97-S.S. 131, in titolarità dell'Amministrazione Provinciale di Oristano;
- riconosca allo scalo il ruolo di porto multipurpose aperto anche ai traffici ro-ro e crocieristici;
 - valorizzi la funzione energetica del Porto in relazione alla disponibilità di GNL per il rifornimento navale tramite bettoline o di impianti non connessi a reti di distribuzione mediante carri bombolai, alla FSRU e alla futura rete del metano nel rispetto della programmazione infrastrutturale vigente;
- di dare mandato al Presidente del Consorzio affinché predisponga e trasmetta all'Assessorato Regionale dei Trasporti le osservazioni e le proposte di aggiornamento al Piano Regionale dei Trasporti coerenti con il contenuto della presente deliberazione;
- Di dare mandato al Presidente per richiedere alla Regione Autonoma della Sardegna di attivare le procedure necessarie per proporre alla Commissione Europea l'inserimento del Porto di Oristano nella Rete TEN-T, evidenziandone il ruolo strategico e la rispondenza ai criteri di cui all'art. 20, comma 2, lett. c), del Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013;

IL DIRETTORE
(Dott. Marcello Siddu)



IL PRESIDENTE
(Ing. Gianluigi Carta)



SI ATTESTA

che la presente Deliberazione viene pubblicata per trenta giorni consecutivi dal

12/12/2025 nell'Albo dell'Ente.

Oristano, 12/12/2025

IL DIRETTORE
(Dott. Marcello Siddu)

