

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 612

## PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato PITTALIS

Modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, concernenti l’istituzione delle autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna settentrionale e del Mare di Sardegna meridionale

*Presentata il 21 novembre 2022*

ONOREVOLI COLLEGHI ! – In attuazione dell’articolo 8, comma 1, lettera *f*), della legge 7 agosto 2015, n. 124, è stato emanato il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Con il decreto legislativo n. 169 del 2016, le 24 autorità portuali esistenti sono state sostituite da 15 autorità di sistema portuale, enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.

La riconduzione di tutti i porti della Sardegna sotto il controllo di un’unica autorità di sistema portuale, insediata a Cagliari, ha comportato una serie di conseguenze per il porto di Olbia: ad esempio, non è stato adeguato il piano regolatore generale ed è stato

emesso solo un bando di progettazione per lo studio di fattibilità tecnico-economica.

In ritardo sono anche le operazioni di escavo del porto. I più importanti vettori marittimi, e in particolare le linee delle navi da crociera, stanno abbandonato quest’area a causa dei richiamati ritardi. I cittadini di Olbia non comprendono se è incapacità o se volutamente si è lavorato per spostare il traffico turistico da Olbia verso altri porti.

La stazione marittima e l’isola Bianca, nel primo porto per traffico passeggeri, sono stati completamente abbandonati. Le risorse appaiono indirizzate per la gran parte verso Cagliari. La situazione era ben diversa quando esisteva l’Autorità portuale di Olbia.

Il consiglio comunale di Olbia ha rappresentato (lettera del 14 febbraio 2022) alla Presidenza della regione che:

« a distanza di poco meno di quattro anni dall’entrata in vigore del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 129, recante “Riorga-

nizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84”, il sistema attuativo licenziato dal Governo centrale risulta non idoneo a reggere un Sistema Marittimo/Portuale della Sardegna, con la sola struttura identificata dal Governo nazionale (AdSP Mare di Sardegna) ed affrontare le sfide che si presentano in questa fase di rilancio dell’intera Nazione accompagnate da strategie di sviluppo dei prossimi decenni nell’area euro-mediterranea e in particolare della nostra Isola;

è in atto la revisione del Regolamento (UE) n. 1315 del 2013, avente per oggetto la politica della rete transeuropea di trasporto (TEN-T) la quale sostiene la connettività e l’accessibilità per tutte le regioni dell’Unione. Attraverso l’ultima revisione, l’Unione desidera affrontare la crescente domanda di trasporti, gli sviluppi geo-politici, l’evoluzione e pertanto l’ampliamento della rete transeuropea e il miglioramento della politica dei trasporti a livello euro-unitario, nazionale e regionale ».

E dunque ha chiesto alla presidenza della Regione che venga attivata la procedura per la costituzione di un’autorità di sistema portuale del Nord Sardegna, con sede nella città di Olbia – già Autorità portuale di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres – e che essa venga inserita nell’ambito della revisione degli orientamenti della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Il 5 novembre 2021 è stata presentata la mozione n. 536 presso il Consiglio regionale della Sardegna, nella quale si è evidenziato che, nonostante la riduzione del numero delle autorità portuali da 24 a 15, accorpando 57 porti italiani, abbia portato notevoli risultati sul piano dello snellimento burocratico, essa non tiene pienamente conto delle attuali esigenze del sistema portuale italiano.

La Sardegna, con i suoi 1.849 chilometri, è la regione con il maggior sviluppo costiero, seguita dalla Sicilia con 1.500 chilometri. Eppure a differenza della Sicilia, dove esistono tre autorità di sistema portuale, la Sardegna continua ad avere una sola autorità di sistema portuale.

Osserva inoltre la mozione che « i porti facenti parte dell’Autorità di sistema por-

tuale del Mare di Sardegna risultano avere troppe differenze per poter continuare ad essere accorpati in una sola realtà »; il territorio sente la necessità di avere un apposito ente che possa conoscere e affrontare al meglio i problemi delle diverse realtà e contribuire allo sviluppo di aree come quella della Gallura che solo grazie al porto di Olbia è annoverata tra i territori più importanti in termini di traffico: Olbia è tra i primi cinque porti italiani per flusso di passeggeri.

Anche la diversa vocazione dei territori e le difficoltà di collegamento tra il nord e il sud dell’isola, nonché l’estensione territoriale della stessa, impongono una scissione dell’attuale autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna.

La mozione quindi impegna la regione « ad adottare tempestivamente ogni iniziativa utile per la realizzazione dell’Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna settentrionale e restituire così alla città di Olbia e alla Sardegna settentrionale ciò che fu sottratto nel 2016. ».

Il 28 ottobre 2021 è stato accolto alla Camera dei deputati l’ordine del giorno 9/3278-AR/31, che impegna il Governo a valutare l’opportunità, all’esito di una specifica istruttoria e compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, di procedere, d’intesa con il presidente della regione, ad adottare, per quanto di competenza, opportune iniziative volte all’istituzione dell’autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna settentrionale.

L’ordine del giorno osserva che « è necessario rivedere la suddivisione effettuata a suo tempo [...] In origine, i porti individuati come sede dell’autorità dovevano far parte della rete centrale trans-europea (cosiddetta *core*). Il regolamento (UE) n. 1315 del 2013 definisce la rete europea dei trasporti indicando una rete centrale (*core*) che si compone di quelle parti della rete che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti e, pertanto, da completare entro il 2030 ».

Dopo cinque anni la vigente suddivisione delle autorità di sistema portuale non rispecchia più l’attuale realtà socio-economica; l’economia del Paese è profondamente cam-

biata, anche alla luce degli investimenti infrastrutturali che si stanno portando avanti in tema di reti TEN-T e di progetti di sviluppo legati al Piano nazionale di ripresa e resilienza.

Si rende necessario rivedere l'attuale assetto della portualità italiana. L'assunzione da parte del Governo di un provvedimento di aggiornamento del sistema rappresenterebbe il giusto riconoscimento per il territorio della Gallura, che in questi anni ha portato avanti numerosi progetti di valorizzazione dei porti e delle principali infrastrutture portuali.

Per poter addivenire a tutto questo basterebbe, come già avvenuto in passato, prevedere una modifica dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, che preveda l'istituzione della autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna settentrionale.

Alla stessa autorità dovrebbero essere imputati i porti che per ragioni storiche e geografiche appartengono alla relativa area, tra i quali: Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci, Santa Teresa Gallura (limitatamente alla banchina commerciale).

Si presenta quindi come proposta di legge un emendamento più volte presentato negli anni 2021 e 2022, nella certezza che il Governo di centro-destra saprà ascoltare meglio dei precedenti le giuste esigenze dei territori del nord della Sardegna, che guardano verso alcune delle aree più sviluppate d'Europa, quali la Catalogna, la Francia e la Liguria.

Un'occasione da non mancare per la Gallura, ma anche per tutta la Sardegna.

## PROPOSTA DI LEGGE

## Art. 1.

1. È istituita l'autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna settentrionale, con competenza sui porti di Olbia, Porto Torres e Golfo Aranci e sulla banchina commerciale del porto di Santa Teresa Gallura, al fine di consentire lo sviluppo dei traffici con i Paesi europei e le aree rivierasche del Mediterraneo settentrionale.

2. All'articolo 6, comma 1, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) all'alinea, la parola: «quindici» è sostituita dalla seguente: «sedici»;

b) la lettera g) è sostituita dalle seguenti:

«g) del Mare di Sardegna settentrionale;

g-bis) del Mare di Sardegna meridionale».

3. Il numero 7) dell'allegato A annesso alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, è sostituito dai seguenti:

«7) AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA SETTENTRIONALE – Porti di Olbia, Porto Torres, Golfo Aranci e Santa Teresa Gallura (solo banchina commerciale).

7-bis) AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA MERIDIONALE – Porti di Cagliari, Foxi-Sarroch, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Arbatax».

4. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentita la regione Sardegna, sono definite le disposizioni per l'attuazione del presente articolo. Il medesimo decreto provvede a ripartire le risorse nazionali spettanti all'autorità di sistema por-

tuale del Mare di Sardegna ai sensi della legislazione vigente prima della data di entrata in vigore della presente legge tra le autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna settentrionale e del Mare di Sardegna meridionale. La regione Sardegna disciplina gli aspetti organizzativi e quelli relativi alla collocazione del personale, sentite le organizzazioni rappresentative dei datori di lavoro e dei lavoratori interessati.

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



\*19PDL0012150\*