6.3 Piano regolatore portuale

La legge n. 84 del 1994 (art. 5) assegna la competenza in materia di pianificazione portuale alle Autorità portuali.

A tal fine, nei porti nei quali è istituita l'Autorità portuale, il Comitato portuale, d'intesa con il Comune o i Comuni interessati, adotta il Piano regolatore portuale, le cui previsioni non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti. Detto documento di programmazione interessa l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, ed individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

Consapevole dell'alta rilevanza che la legge attribuisce al P.R.P. quale strumento di programmazione sinergica del porto con l'intero contesto locale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha istituito[48] una apposita Commissione con il compito di elaborare un documento per l'individuazione dei criteri atti a conferire allo strumento di pianificazione e di programmazione in argomento la flessibilità necessaria per rispondere alle esigenze delle più diversificate dinamiche dei traffici marittimi e delle sue rapide trasformazioni. I lavori della Commissione, cui hanno partecipato rappresentanti di detto Ministero, del Ministero dell'ambiente e delle tutela del territorio, nonché esperti di enti ed istituzioni congiuntamente a valenti docenti universitari, si sono conclusi nel giugno del 2004 con l'elaborazione di un documento denominato *"Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali"*, valido quale tracciato di base per la redazione dei piani regolatori portuali con approccio metodologico quanto più possibile omogeneo ed integrato, che è stato portato a conoscenza delle Autorità portuali e delle Autorità marittime con circolare n. 17778 del 15 ottobre 2004.

Ciò premesso, anteriormente alla costituzione dell'Autorità portuale, per il Porto di Olbia il P.R.P. è stato elaborato in data 21 aprile 1980 ed approvato con voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n° 463 del 17 ottobre 1980 e con Decreto Interministeriale n° 2033 del 26 giugno 1981; la successiva proposta di variante, limitatamente alla configurazione dei terrapieni delle corsie del pontile Isola Bianca, è stata approvata con voto del Consiglio Superiore n° 138 del 28 febbraio 1992 e con Decreto Ministeriale n° 345 del 23marzo 1993.

Quello per il porto industriale, sempre di Olbia, è stato approvato con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n° 5247 in data 18.02.1982, e successivamente sottoposto ad adeguamento tecnico—funzionale nel 1998, approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. nell'adunanza del 29 settembre 1998 prot.402.

Per il porto di Golfo Aranci non risulta che sia stato approntato alcun piano regolatore.

---

[48] Decreto n. 115/CD del 19 maggio 2003.

Sebbene la legge n. 84 del 1994 non ponga alcun limite temporale per l'adozione del nuovo piano regolatore portuale e quelli vigenti alla data di entrata in vigore della stessa conservino efficacia fino al loro aggiornamento[49], il lungo tempo trascorso dalla redazione di detto strumento di programmazione per il porto di Olbia, che ne inficia, verosimilmente, l'idoneità per il futuro, e la carenza di un analogo strumento per il porto di Golfo Aranci impongono che entrambi i porti ne siano dotati con ogni possibile urgenza al fine di assicurare linee di indirizzo indispensabili per favorirne lo sviluppo.

Consapevole dell'importanza di detto strumento urbanistico, l'Ente ha iniziato il procedimento inteso a redigere il nuovo piano regolatore portuale ed a tal fine ha conferito apposito incarico ad un professionista esterno.

6.4 Piano operativo per il triennio 2001-2003

Il Piano operativo triennale, come già detto, rappresenta lo strumento con il quale l'Autorità portuale individua le strategie di sviluppo e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati. Tale documento di programmazione per il triennio 2001-2003, predisposto dal Commissario[50], prevede la realizzazione di opere destinate al mantenimento in funzione ed al potenziamento di infrastrutture portuali indispensabili per garantire la piena operatività dei servizi portuali, adeguandole alle mutevoli esigenze del traffico che interessa i due porti.

Le opere realizzate, quelle in via di realizzazione, nonché quelle in fase di affidamento o di progettazione o di studio di fattibilità, raggruppate secondo la loro localizzazione in Olbia e in Porto Aranci, sono di seguito riportate.

6.4.1 Porto di Olbia

Per il porto di Olbia, il punto di partenza per lo sviluppo delle aree è l'attuazione del Piano regolatore portuale, al quale si aggiunge quello per il porto industriale. Ciò posto, nel documento di programmazione per il triennio 2001-2003 si evidenzia:

A) Pontile Isola Bianca

A1) Isola Bianca

Completata la realizzazione delle opere previste nel Piano Regolatore Portuale vigente, riguardanti il rinfodero della banchina Sud del pontile Isola Bianca e la costruzione di un nuovo attracco lungo il lato Nord dello sporgente Nord, altri interventi da realizzare, inclusi nel P.O.T. 2001-2003, riguardano:

- lavori ed opere sulla secca parallela all'accosto n.1- (spesa prevista € 2.065.823,00 da finanziare con fondi statali);
- il completamento delle soglie guardiane sulle banchine, con contestuale eliminazione dell'imbonimento esistente fra il molo 3 e 4 — (spesa prevista €1.549.371,00 a

[49] Art. 27, comma 3, della legge n. 84 del 1994.

[50] Delibera n. 86 del 21 novembre 2002.

carico di fondi statali);

- l'abbattimento della vecchia Stazione marittima e rifacimento del piazzale con eliminazione dei fasci ferroviari – (spesa prevista € 2.065.827,00 da finanziare con fondi statali);
- la sistemazione della vecchia sede della ferrovia mediante la realizzazione di una corsia d'emergenza da e per Isola Bianca – (spesa da quantificare e finanziare con fondi statali);
- la realizzazione di un pennello tra gli accosti n.5 e n.6 per disporre di due ulteriori accosti affiancati – (spesa da quantificare e da finanziare con fondi statali);
- la realizzazione di un impianto idrico di antincendio – (spesa da quantificare e porre a carico dell'A.P.).

A2) Istmo dl collegamento della città dl Olbia con Isola Bianca.

A causa della presenza in loco di numerosissime presenze archeologiche, si prospetta di difficile realizzazione, stante la notevole consistenza dell'onere stimato per il recupero dei reperti[51], il previsto banchinamento per naviglio da diporto a Sud della corsia di andata per l'isola Bianca, tra la sede della Capitaneria di Porto ed il cantiere nautico esistente, sicché le opere da eseguire, in corso di appalto, si limiteranno al rifiorimento della scogliera che delimita la strada ed alla sistemazione dei marciapiedi e della pavimentazione stradale.

A3) Escavazioni

È stato realizzato l'approfondimento a quota (–11) sul livello medio del mare del canale esterno al porto e bacini prospicienti l'Isola Bianca.

A4) Fabbricati

Dopo la realizzazione della nuova sede della Stazione marittima, il cui intero complesso occupa una superficie utile di mq.9.023 per mc. 36.000, si prevede la demolizione dell' ex sede per creare i piazzali di sbarco degli attracchi in testata.

Per la Stazione ferroviaria, la superficie e la volumetria prevista nel Piano regolatore portuale, pari a mq. 1250 utili e mc. 6.330, non appare più rispondente alle esigenze dei passeggeri e delle navi in transito col mezzo ferroviario, per cui si ipotizza la destinazione di detta area alla costruzione della sede dell'Autorità portuale e di uffici e servizi d'interesse del porto, la cui spesa è da quantificare.

A5) Istmo dl collegamento ed Isola dl Mezzo.

Sono stati realizzati due distinti fabbricati ad uso alloggi di servizio, per complessivi mq. 1.800 e per mc. 7.000 circa, destinati alla Capitaneria di Porto ed al Comando Zona Fari.

B) Porto interno

B1) Sui piazzali adiacenti al Pontile Vecchio si prevede la realizzazione di

---

[51] Il recupero dei reperti archeologici è stato stimato dalla Soprintendenza Archeologica di Sassari, nel 1998, in 40 miliardi di lire.

una Stazione marittima sussidiaria di mq. 1585 per mc. 6250, la cui spesa è stimata in € 3.098.740,00 da finanziare con fondi statali.

B2) Per la sistemazione del Lungomare, del Molo Brin e del Molo Bosazza, oggetto del progetto compilato dall'Ufficio del Genio Civile delle Opere Marittime di Cagliari ed approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, si prevede un onere di €.12.394.966,00 a carico di fondi statali.

Le opere finalizzate alla ristrutturazione dei banchinamenti del Molo Vecchio e della Via Genova, nonché all'escavazione dei bacini acquei antistanti, dovranno, invece, essere inserite in un progetto di riqualificazione della fascia costiera e di organizzazione della portualità turistica, nella previsione di realizzare il Porto turistico per unità da diporto, la cui spesa, da sostenersi con fondi statali e/o regionali, è stimata in circa €.4.131.660,00.

B3) Escavazioni

È previsto l'approfondimento e completamento della escavazione a quota (-7,50) del canale di accesso al Porto interno, della lunghezza di ml.600 e di larghezza di ml.120, nonché la realizzazione dei bacini di evoluzione e di quelli operativi per i nuovi attracchi di detto porto interno per un spesa stimata, rispettivamente, di € 3.615.198,00 e di € 1.549.370,00 da finanziare con fondi statali.

C) Porto Industriale

Si prevede la costruzione di un nuovo accosto nel porto Industriale, posizionato sulla testata del dente di attracco, che offrirà due nuovi accosti affiancati alle navi traghetto Ro-Ro ed una volta ultimato consentirà di trasferire nella zona industriale la maggior parte dei traffico dei mezzi pesanti, la cui spesa è stimata in €.4.131.655,00 da finanziare con fondi statali, nonché la realizzazione delle soglie guardiane, il cui onere, a carico dello Stato, è ipotizzato in € 1.549.370,00. Inoltre, è in corso di realizzazione una cabina elettrica di illuminazione e new jersey per una spesa di € 60.000,00.

D) Altre opere

Oltre alle anzidette opere previste nel P.R.P. vigente (in corso di adeguamento tecnico), che hanno la caratteristica della priorità in quanto strettamente collegate fra loro, gli ulteriori interventi da realizzarsi in ordine di assoluta priorità per migliorare la sicurezza e la funzionalità del porto di Olbia riguardano:

D1) Il sistema P.A.C.

Il sistema P.A.C. (PORT APPROACHES CONTROL) consente, secondo l'Autorità portuale di raggiungere un adeguato livello di sicurezza del traffico portuale, attraverso il controllo, con apparecchiature Radar e Radio, delle rotte delle navi lungo gli schemi di separazione del traffico di accesso/uscita dai porti di Olbia e Golfo Aranci, il cui costo complessivo per i due porti è di € 206.582,80.

D2) La sede dell'Autorità portuale

Nelle more della costruzione della sede dell'Autorità portuale[52], la sistemazione provvisoria sarebbe da allocarsi nella palazzina dismessa dal Servizio Fari della Marina Militare, che peraltro necessita di lavori di riattamento per oltre €.309.874,00, nonché del necessario arredamento.

In sintesi, le opere che secondo il programma operativo 2001-2003 rivestono carattere di priorità per il porto di Olbia sono indicate nel prospetto che segue.

Prospetto n.8/bis

PRIORITÀ DI INTERVENTO

Porto di Olbia

Intervento previsto	Importo in euro
Lavori ed opere sulla secca parallela accosto n.1	2.065.823,00
Impianto idrico/antincendio	*n.d.*
Abbattimento sede ex Stazione marittima e rifacimento piazzale	2.065.827,00
Realizzazione pennello tra accosti 5 — 6	*n.d.*
Realizzazione corsia di emergenza da e per Isola Bianca	*n.d.*
Costruzione sede Stazione marittima sussidiaria	3.098.740,00
Realizzazione porto turistico per unità da diporto	4.131.660,00
Bacini di evoluzione/operativi per nuovi attracchi nel porto interno	1.549.370,00
Escavazione del canale di accesso al porto interno	3.615.198,00
Pennello di accosto nel porto industriale	4.131.655,00
Completamento soglie guardiane Isola Bianca	1.549.371,00
P.A.C.	206.582,00
Sede A.P. e Uffici vari	309.874,00
Cabina elettrica illuminazione e New - Jersey porto industriale	60.000,00

6.4.2 Porto di Golfo Aranci

Il porto di Golfo Aranci è nato quale terminale marittimo del servizio ferroviario per il trasporto dei passeggeri e delle merci.

A seguito, però, della privatizzazione delle Ferrovie dello Stato, le Società succedutesi hanno iniziato a guardare al trasporto marittimo e ferroviario da e verso la Sardegna nell'ottica di una logica di mercato, riducendo progressivamente il loro interesse ed il loro impegno, mentre armatori privati hanno ravvisato nel porto potenzialità di utilizzo da sfruttare per trasporto passeggeri, avviando con successo linee di navigazione, permanenti o stagionali, con vari porti del Continente.

Il porto, quindi, risente della progressiva contrazione del traffico marittimo e ferroviario facente capo alle Ferrovie dello Stato, sicché le strutture portuali asservite al traffico ferroviario risultano sotto-utilizzate e finora è stato possibile apportare solo alcuni

[52] Attualmente l'Autorità portuale opera nella sede della Capitaneria di Porto di Olbia, il cui Comandante esercita le funzioni di vice-Commissario.

adattamenti all'esistente per renderlo idoneo a servire anche per le finalità del trasporto operato a cura degli armatori privati.

La viabilità di allaccio a quella esterna consiste in alcune rampe sopraelevate, in precario stato di manutenzione, che richiedono periodiche verifiche ed interventi tecnici. Connesso a tale problema, è quello della insufficienza attuale della viabilità cittadina esterna al porto, per la cui soluzione è da tempo in progetto la realizzazione di una circonvallazione alle spalle dell'abitato, da collegare appunto alle suddette rampe sopraelevate.

Nel piano operativo triennale, poi, è evidenziata la scarsa efficienza delle reti idrica ed elettrica, nonché l'assenza di un impianto fisso antincendio, e l'Autorità portuale ha incluso, tra le previsioni di interventi prioritari, anche il rifacimento dell'impianto di illuminazione portuale.

Le opere che il Commissario dell'Autorità portuale indica prioritarie per il porto di Golfo Aranci nel triennio 2001-2003 sono riportate nel prospetto che segue.

Prospetto n.8/ter

PRIORITÀ DI INTERVENTO

Porto di Golfo Aranci

Intervento previsto	Importo in euro
Sistemazione piazzali, apposizione segnaletica e "new jersey"	516.457,00
Rifacimento dell'impianto di illuminazione portuale	516.457,00
Rinfodero delle banchine lato Sud e Nord	1.549.371,00
Realizzazione nuova stazione marittima	1.032.913,00

Progetto di riqualificazione aree portuali del Comune di Golfo Aranci

Intervento previsto	Importo in euro
Realizzazione porto turistico	15.493.710,00
Realizzazione terminal crocieristico (con annesso terminal per autolinee e un nuovo asse viario di accesso al porto)	7.746.855,00
Programma di riqualificazione e completamento aree portuali (nuova viabilità lungomare, parcheggi porto turistico, cantiere navale, centro velico)	7.746.855,00
Prolungamento di un molo esistente per l'attracco delle navi da crociera	2.582.285,00

6.5 Piano operativo per il triennio 2002-2004

Il P.O.T. per gli anni 2002-2004 conferma, sostanzialmente, il contenuto di quello precedente, indica le opere di ampliamento ed ammodernamento realizzate o in via di realizzazione e prospetta le linee di sviluppo per il futuro, raggruppandole secondo la loro localizzazione nei due porti di Olbia e Golfo Aranci, pur evidenziando che da sole non possono risolvere il problema dello sviluppo dei traffici, essendo quest'ultimo condizionato dall'esistenza di accosti sicuri, collegamenti stradali funzionali, aree destinate agli scopi previsti nel Piano Regolatore, servizi efficienti.

Al riguardo nell'elaborato di programmazione si evidenzia che la rete viaria in fase

avanzata di costruzione da parte dell'Anas, del Consorzio Industriale e del Comune di Olbia, sia in corrispondenza dell'inizio del Viale Isola Bianca, sia in prossimità del nuovo porto industriale, pur non modificando la destinazione d'uso della zona limitrofa ai confini portuali, non potrà che condizionare le iniziative che l'Autorità Portuale intende intraprendere per la più sollecita operatività del servizio imbarco passeggeri.

In detto piano operativo si prevede, in aggiunta alle opere considerate nel documento di programmazione del triennio precedente, la realizzazione, nel porto di Olbia, di un accosto (il n.9) nel tratto di banchina posto a sud-ovest della banchina n. 8 di Isola Bianca, il cui costo non è determinato, e si assicura che è in corso di ultimazione la costruzione di una cabina elettrica di illuminazione e dei new jersey nel porto industriale.

Per il porto di Golfo Aranci, invece, il piano operativo non si discosta da quello redatto per il triennio precedente e di cui si è innanzi riferito.

In sintesi, i programmi degli interventi da effettuare sono stati predisposti nell'intento di sviluppare i traffici nei porti commerciali di Olbia e di Golfo Aranci con particolare riguardo a quello passeggeri, tenendo peraltro sotto osservazione ed aiutando a crescere anche i movimenti del porto industriale di Olbia, nella consapevolezza che per realizzare ciò occorre intervenire su diversi fattori fisici, ossia creare nuovi spazi per gli ormeggi, individuare nuove aree per destinare i veicoli commerciali, migliorare la qualità dei servizi offerti ai passeggeri, rendere più fluida la viabilità esterna.

6.6 Programma triennale dei lavori pubblici

L'articolo 14 della legge quadro sui lavori pubblici[53] stabilisce che l'attività di realizzazione delle opere pubbliche si svolge sulla base di un programma triennale e di suoi aggiornamenti annuali predisposti ed approvati, unitamente all'elenco dei lavori da realizzare nell'anno, dai soggetti tenuti all'osservanza di detta legge, tra i quali sono comprese le Autorità portuali in quanto enti pubblici. Detta procedura è divenuta operativa a partire dal programma triennale 2001-2003, dopo la pubblicazione, nell'aprile del 2000, del regolamento di attuazione della legge quadro, approvato con il d.P.R. 21 dicembre 1999, n. 554, e l'emanazione, nel giugno successivo, del decreto del Ministro dei lavori pubblici di approvazione degli schemi tipo del programma triennale e dell'elenco annuale dei lavori. Secondo il disposto normativo (art. 14, comma 2), il programma triennale costituisce momento attuativo di studi di fattibilità e di identificazione e quantificazione dei bisogni dei soggetti tenuti all'osservanza della legge sui lavori pubblici, che essi sono tenuti a predisporre in conformità agli obiettivi assunti come prioritari. Detto programma, quindi, rappresenta l'elaborazione di un progetto realizzabile, definito sulla base delle risorse disponibili per la sua realizzazione, dei tempi e modi necessari per il raggiungimento del-

[53] Legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni ed integrazioni.

l'obiettivo, in rapporto ai costi-benefici[54].

Nel prospetto che segue sono elencati gli interventi inseriti nel programma triennale 2002/2004, ma solo per il primo, concernente l'accosto per navi di crociera nel lato sud dell'Isola bianca nel Porto di Olbia, sono indicate le disponibilità finanziarie[55], restando subordinati a futuri stanziamenti gli altri interventi.

Prospetto n.8/quater

PROGRAMMA TRIENNALE 2002/2004 EX ART. 14 LEGGE 109/1994 QUADRO DI SINTESI PER CATEGORIE DI OPERE		
Tipologia di intervento	**Fabbisogno stimato (in euro)**	**Risorse disponibili (in euro)**
Attracco per navi da crociera nel lato sud dell'Isola Bianca	10.000.000,00	10.845.594,88 1° rifinanziamento Legge 413/1998
Attracchi ro-ro pax sul lato nord dell'Isola Bianca	19.500.000,00	0
Adeguamento funzionale al p.r.p. industriale	15.000.000,00	0
Completamento delle opere previste secondo il piano regolatore del porto industriale	55.000.000,00	0
Canale di accesso al porto di Olbia	22.000.000,00	0
Porto di Olbia completamento e valorizzazione del porto vecchio	12.394.965,58	0
Porto di Olbia e porto vecchio infrastrutture destinate al traffico crocieristico	45.000.000,00	0
Porto di Olbia valorizzazione isola di mezzo	600.000,00	0
Porto di Olbia completamento e valorizzazione del porto romano	15.000.000,00	0

[54] Corte dei conti – Sez.centrale del controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato - deliberazione n.2/2005/G del 7 gennaio 2005.

[55] Lo stato di attuazione dell'intervento infrastrutturale è oggetto di più ampia disamina nel capitolo che segue riguardante l'attività istituzionale dell'Ente.

7. Attività istituzionale

7.1 Aspetti organizzativi

L'Autorità portuale, per quanto concerne gli aspetti organizzativi:

- si è avvalsa della collaborazione delle Autorità marittime di Olbia e Golfo Aranci, mediante l'utilizzo del personale addetto agli uffici del demanio e dei servizi portuali (del.n. 1/2001), nonché di quello dell'Ufficio del genio civile per le opere marittime di Cagliari, collaborazione indispensabile in quanto il personale in servizio non è apparso sufficiente;
- ha preso in consegna dall' Autorità marittima le aree ricadenti nella circoscrizione territoriale; di queste, la maggior parte è stata consegnata in data 31.5.2001, mentre per alcune, tenute dal locale Consorzio pubblico per lo sviluppo industriale, la consegna è avvenuta nel novembre 2001;
- ha adottato il Regolamento di amministrazione e contabilità (delibere n. 13 del 21.11.2001 e n.47 del 28 giugno 2002);
- ha stabilito una prima pianta organica della Segreteria tecnico-operativa nel 2001, modificandola nel 2003 in funzione delle esigenze riscontrate.

Allo scopo, poi, di assicurare la manutenzione, la pulizia e l'illuminazione delle strutture e degli impianti portuali in gestione all'Autorità portuale, in data 25 settembre 2001 (Rep. n.4369) è stata stipulata apposita convenzione con l'Ufficio del genio civile opere marittime di Cagliari, quest'ultimo autorizzato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale delle opere marittime[56], con la quale è stato affidato a detto Ufficio l'incarico di progettazione delle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni, ivi compresa quella di mantenimento dei fondali, nell'ambito della circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità portuale, nonché il supporto tecnico-logistico per l'espletamento delle procedure di gara e la direzione dei lavori; detta convenzione è stata poi sostituita da altra in data 20 aprile 2004 (Rep. 4670).

Si è provveduto, inoltre, alla ristrutturazione del sistema tariffario per i servizi di imbarco e/sbarco dei passeggeri e mezzi nel porto di Olbia ed è stato introdotto analogo sistema, temporaneamente in termini più limitati, per gli analoghi servizi offerti agli utenti del porto di Golfo Aranci[57].

7.2 Attività promozionale

A causa dei limiti della gestione commissariale non è stato approntato un vero e proprio programma per l'attività promozionale, tuttavia tra le iniziative assunte vanno ricordate:

- l'adesione all'Associazione Porti Italiani, che ha consentito l'acquisizione di importanti informazioni relative alle attività dei porti nazionali, ai trasporti marittimi anche a

[56] Nota n. 642873^OM del 25 giugno 2001.

[57] Delibera n. 12/2001 del 21 novembre 2001.

livello comunitario, nonché i contatti con le principali Associazioni che operano in tale settore;

- la realizzazione di un convegno sulle funzioni dell'Autorità Portuale, con la partecipazione delle Università degli Studi di Roma, Cagliari e Sassari;
- la costituzione, insieme alle Autorità di Cagliari e Civitavecchia, di un "Coordinamento del Medio-Tirreno" per lo studio e la valutazione concertata delle problematiche comuni connesse alle attività dei tre porti;
- la partecipazione alle fiere di "RO-RO Lubecca" e Bruxelles (maggio 2002), ITL-fiera internazionale della logistica di Rotterdam" (dicembre 2002);
- l'iniziativa seguita a Tunisi per una linea Genova-Marsiglia-Tunisi che potrebbe interessare anche il porto di Olbia.

7.3 Servizi di interesse generale

I servizi di illuminazione e pulizia dei porti sono stati assicurati con la collaborazione dell'Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Cagliari con il contributo del Ministero delle infrastrutture e trasporti di cui all'art.6 comma 1 lett. b) della legge 84/94. L'Ente lamenta l'insufficienza dei contributi, nella considerazione che negli anni precedenti le spese del porto di Golfo Aranci erano state sostenute dal Comune e dalle FF.SS., mentre nel porto di Olbia i servizi dell'area c.d. industriale non erano ancora operativi, per cui l' efficienza futura dei servizi di interesse generale è collegata ad una valutazione più realistica delle necessità finanziarie da destinare a tale scopo.

Nel porto di Olbia i servizi di supporto ai passeggeri e la gestione della stazione marittima sono affidati in regime di concessione in virtù di un atto a suo tempo assunto dall'Autorità marittima, previo canone corrisposto annualmente all'Autorità Portuale e il pagamento da parte dell'utenza di una tariffa per i servizi resi.

7.4 Manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere portuali

Fino al 2001 il servizio di manutenzione ordinaria delle aree portuali di Olbia è stato curato direttamente dall'Ufficio del Genio Civile Opere Marittime di Cagliari e quello di Golfo Aranci dal Comune, dalle FS e da una Società concessionaria di un' area per il proprio traffico.

Dal 2002, con convenzione[58] stipulata tra l'Autorità portuale e il predetto Ufficio, delegato dalla Direzione generale delle OO.MM. del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e l'Autorità portuale, il servizio è stato assunto a carico di quest'ultima per il triennio 2002-2004, estendendolo al porto di Golfo Aranci e alle aree acquisite nella c.d. zona industriale, ed il Ministero si è impegnato a corrispondere, annualmente, un contributo di 490.634,05 euro, importo che per il 2004 non è stato erogato, il che ha condizionato l'assunzione di impegni di spesa per detta manutenzione ordinaria.

[58] Repertorio n. 4426 del 21 febbraio 2002.

Gli impegni per manutenzioni ordinarie hanno, comunque, raggiunto l'importo di euro 490.204,29 per il 2002, 454.144,12 per il 2003 e 419.190,71 per il 2004, ma l'Ente sostiene che sono da ritenersi assolutamente inadeguati rispetto alle maggiori nuove esigenze ed alla necessità di mantenere opere da tempo sottoposte a grave usura e carenti sinora di efficienti manutenzioni.

Per quanto riguarda la manutenzione straordinaria delle parti comuni in ambito portuale, con convenzione[59] stipulata sempre con l'Ufficio del Genio Civile – Opere marittime di Cagliari, a tal fine come sopra delegato, è stato stabilito per il biennio 2002-2003 un contributo annuale di 1.372.694,41 euro e la convenzione è stata rinnovata[60] per il triennio 2004-2006; in seguito, il contributo annuale è stato elevato a 2.058.742,23 euro[61].

Gli interventi operativi, molti dei quali indispensabili per porre in sicurezza gli accosti delle navi sempre più numerosi, soprattutto nella stagione turistica sia ad Olbia sia a Golfo Aranci, hanno raggiunto l'importo complessivo di euro 1.429.546,00 per il 2002, 473.688,41 per il 2003 ed 1.539.168,28 per il 2004. Detti interventi sono riportati negli elenchi che seguono, significando che, alla data del 31 dicembre 2004, per la maggior parte risultavano ultimati, uno era in via di ultimazione e cinque erano in corso di affidamento.

[59] Repertorio n. 4427 del 21 febbraio 2002.
[60] Repertorio n. 4693 del 10 agosto 2004.
[61] Repertorio n. 4745 del 18 aprile 2005.

Prospetto n.8/quinquies

MANUTENZIONI STRAORDINARIE ANNO 2002		
N.	**TITOLO**	**IMPEGNI**
1	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Lavori di demolizione ex Stazione Marittima	60.842,84
2	**Porto di Olbia – Porto Industriale** Predisposizione segnaletica stradale *o/v* e barriere New Jersey	31.665,75
3	**Porto di Olbia – Porto Industriale** Realizzazione di n. 2 scasse banchina sud, smontaggio e ri-montaggio parabordi esistenti	73.437,05
4	**Porto di Golfo Aranci** Predisposizione segnaletica stradale o/v barriere New Jersey	31.575,03
5	**Porto di Olbia -Isola Bianca** Adeguamento molo n. 4 per approdo Hsc	20.089,31
6	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Posizionamento bitte e montaggio piastre su scasse accosti n. 7 e 8	19.946,59
7	**Porto di Olbia - Porto Industriale** Posizionamento di n. 3 bitte nuove e riposizionamento di 1	18.486,07
8	**Porto di Olbia - Porto Industriale** Allaccio impianto di illuminazione alla cabina Enel	19.659,04
9	**Porto di Olbia - Porto Industriale** **Porto di Olbia - Isola Bianca** Esecuzione rilievi batimetrici fondali antistanti moli nn. 1,3,4,9 Isola Bianca e banchine Porto Industriale	20.417,88
1°	**Porto di Golfo Aranci** Lavori di consolidamento molo sud	155.799,57
11	**Porto di Golfo Aranci** Lavori di consolidamento molo sud Lavori eseguiti a titolo di anticipazione dalla Tourship	19.922,29
12	**Porto di Golfo Aranci** Adeguamento dell'impianto di segnalamento marittimo	19.480,50
13	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Lavori di rimozione dei binari e delle traversine nell'area dell' ex Stazione marittima	20.102,00
14	**Porto di Golfo Aranci** Lavori di esecuzione dei rilievi batimetrici fondali	20.029,80
15	**Porto di Golfo Aranci** Lavori di rinfodero molo sud	660.861,84
16	**Porto di Olbia - Porto Industriale** **Porto di Olbia - Isola Bianca** Lavori esecuzione sondaggi geognostici e analisi di laboratorio	25.000,00
17	**Porto di Golfo Aranci** Lavori esecuzione sondaggi geognostici e analisi di laboratorio	25.000,00
18	**Porto di Olbia - Porto Industriale** Sostituzione di n. 2 parabordi rotti	26.400,00
19	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Sistemazione manto stradale	830,44
20	**Porto di Olbia - Porto Industriale** Fornitura e posa in opera di n. 3 boe di ormeggio	160.000,00
	TOTALE	**1.429.546.00**

MANUTENZIONI STRAORDINARIE ANNO 2003		
N.	**TITOLO**	**IMPEGNI**
1	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Rilievo subacqueo tridimensionale	22.753,00
2	**Porto di Golfo Aranci** Consolidamento molo Sud - II intervento -	11.645,40
3	**Porto di Olbia - Porto Industriale** Riparazione parabordi	1.200,00
4	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Lavori di ripristino manto stradale	22.584,00
5	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Acquisto n. 100 mini barriere New Jersev	16.080,00
6	**Porto di Golfo Aranci** Lavori di riparazione parti idrauliche ex Stazione Ferroviaria	870,00
7	**Porto di Olbia - Porto Industriale** Lavori di riparazione opere murarie	4.950,00
8	**Porto di Olbia -Isola Bianca** Riparazione parabordo danneggiato molo n.5	1.708,80
9	**Porto di Golfo Aranci** Lavori di completamento ex Stazione Ferroviaria - impianto clima, sala attesa etc.	29.891,50
10	**Porto di Olbia - Porto Industriale** Lavori di completamento opere murarie	1.490,00
11	**Porto di Golfo Aranci** Lavori di rinfodero molo sud -spese di pubblicazione	10.674,30
12	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Lavori di ripristini stradali	1.619,00
13	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Riparazione para bordo danneggiato	600,00
14	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Riparazione parabordi danneggiati	1.708,80
15	**Porto di Olbia - Isola—Bianca *** Lavori di pavimentazione marciapiede corsia di andata	150.000,00
16	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Lavori per attività di caratterizzazione dei materiali di scavo nei bacini portuali	119.227,61
17	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Lavori di manutenzione organi di sostegno parabordi	42.000,00
18	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Riparazione condotta idrica	480,00
19	**Porto di Golfo Aranci** Piccoli lavori di manutenzione ex Stazione Ferr.	396,00
20	**Porto di Olbia -Isola Bianca** Lavori di ripristino manto stradale	33.810,00
	TOTALE	**473.688,41**

* In corso di appalto.

MANUTENZIONI STRAORDINARIE ANNO 2004		
N.	**TITOLO**	**IMPEGNI**
1	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Integrazione per manutenzione manto stradale	4.508,00
2	**Porto di Olbia - Porto Industriale** Integrazione impegno 2002 per acquisto di n. 2 boe di ormeggio	75.493,81
3	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Manutenzione manto stradale mq. 16,00	183.024,80
4	**Porto di Golfo Aranci** Adeguamento stazione marittima	29.767,50
5	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Adeguamento scassa molo n. 2	52.780,00
6	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Fornitura e installazione n. 2 boe d'ormeggio in testata	223.667,28
7	**Porto di Golfo Aranci *** Lavori aggiuntivi consolidamento molo sud	21.926,32
8	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Integrazione lavori nuova corsia andata	8.300,00
9	**Porto di Golfo Aranci **** Manutenzione manto stradale	45.675,00
10	**Porto di Golfo Aranci** Segnaletica verticale	5.121,00
11	**Porto di Olbia e Golfo Aranci** Attuazione ISPN Olbia – Golfo Aranci	59.450,00
12	**Porto di Golfo Aranci** Impermeabilizzazione del solaio uffici	8.970,57
13	**Porto di Olbia - Porto Industriale** Collaudo boe ormeggio	11.820,00
14	**Porto di Golfo Aranci** Monitoraggio e ripristino fondale	8.240,00
15	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Rilievi batimetrici	12.603,00
16	**Porto di Golfo Aranci** Riparazione caditoie e chiusini	980,00
17	**Porto di Olbia - Isola Bianca **** Prove simulazione navigabilità banchina lato nord	29.302,00
18	**Porto di Olbia - Isola Bianca **** Integrazione impegno 2003 manutenzione marciapiede corsia andata	150.000,00
19	**Porto di Olbia** Acquisto n. 3 terminali per approv.	1.851,00
20	**Porto di Olbia** Sondaggi geog. Analisi molo 9	20.385,00
21	**Porto di Olbia** Rilievi batimetrici molo 1-2	20.223,00
22	**Porto di Golfo Aranci **** Lavori di scavo	200.000,00
23	**Porto di Olbia - Isola Bianca** Lavori di ripristini stradali e sost. chiusini	1.720,00
24	**Porto di Olbia - Porto Industriale** Lavori di sistemazione griglia	960,00
25	**Porto di Golfo Aranci** Lavori di adeguamento invaso ex FS eseguiti a titolo di anticipazione dalla Società Forship	362.400,00
	TOTALE	**1.539.168,28**

* In via di ultimazione.

** In corso di appalto.

7.5 Opere infrastrutturali

L'articolo 9, comma 1, della legge 30 novembre 1998, n. 413, prevede il finanziamento di un programma di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione degli scali marittimi nazionali, con possibilità per le Autorità portuali, ai fini degli interventi alle strutture, di contrarre mutui quindicennali o ad effettuare altre operazioni finanziarie con onere a carico del bilancio dello Stato.

Con le leggi 23 dicembre 1999, n. 488, (art. 54, comma 1) e 23 dicembre 2000, n. 388, (art. 144, comma 1) sono stati fissati i limiti di impegno da assumersi a carico del bilancio statale per gli anni 2001 (£/mil. 45.000), 2002 (£/mil. 76.000) e 2003 (£/mil 64.000), destinati alla realizzazione delle opere infrastrutturali comprese nei programmi triennali adottati dalle Autorità portuali ai sensi dell'articolo 14 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni e integrazioni. Il proseguimento del programma di interventi è stato poi finanziato con la legge 1° agosto 2002, n. 166 (art. 36), per l'importo di 34 milioni di euro per il 2003 e 64 milioni di euro per il 2004.

La ripartizione, tra le Autorità portuali, delle risorse finanziarie disponibili è stata effettuata con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione in data 2 maggio 2001[62] ed all'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci, per la realizzazione delle opere suddette, è stata assegnata la somma di 25.500 milioni di lire (€ 13.169.650,93) da impegnare nell'arco temporale 2002-2017.

L'Ente, a sua volta, ha provveduto[63] ad approvare il piano di utilizzo delle assegnazioni ricevute, individuando, quale opera prioritaria da realizzare, l'accosto nel lato sud dell'Isola Bianca nel porto di Olbia, il cui onere è stato stimato in 10 milioni di euro[64]. Nel contempo, ha provveduto altresì a stipulare, previa apposita gara per l'individuazione del contraente, due contratti di mutuo per il finanziamento dell'importo complessivo di 10 milioni di euro da erogarsi gradualmente e con rate semestrali di ammortamento a carico dello Stato.

Al riguardo l'Ente riferisce che il valore complessivo dei due finanziamenti, allo stato attuale ed in considerazione del saggio dei tassi di interesse, è quantificabile in un importo netto di diecimilioninovecentomila euro.

---

[62] Pubblicato nella G.U. n. 199 del 28 agosto 2001.

[63] Delibera del Commissario n. 195/2003 in data 16 dicembre 2003.

[64] Vedi *retro* punto 6.6 – prospetto 8/quater.

7.6 Fondo straordinario per la promozione di trasporti marittimi sicuri

Con l'articolo 145, comma 40, della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (finanziaria 2001) è stato istituito un fondo straordinario per la promozione di trasporti marittimi sicuri, anche mediante il finanziamento di studi e ricerche.

Per le opere finanziate con le somme provenienti da detto fondo straordinario, nei bilanci dell'Ente sono stati iscritti ed impegnati (cap. 201014) euro 1.291.142,25 nel 2002 e 3.204.612,79 nel 2004.

7.7 Gestione del demanio

La consegna all'Autorità portuale, da parte dell'Autorità marittima, delle aree e dei beni demaniali marittimi compresi nella circoscrizione territoriale dell'ente è avvenuta in data 31.5.2001, tranne per quelle aree che il locale Consorzio pubblico per lo sviluppo industriale ha ritenuto di poter mantenere, per il completamento della banchina antistante la zona industriale, ancorché rientranti nella circoscrizione territoriale dell'Autorità[65].

Lo stato delle delimitazioni delle aree comprese nella circoscrizione territoriale, a giudizio dell'Ente, è lacunoso sia per il fatto che molte di esse non risulta siano state mai delimitate, sia per l'inattendibilità di buona parte delle delimitazioni a suo tempo effettuate, stanti le modificazioni subite, *medio tempore,* dal territorio interessato, sia per l'insistenza sulle stesse di numerose concessioni di pesca/miticoltura rilasciate, come previsto dalla legislazione vigente, dalla Regione autonoma della Sardegna, sia, infine, per la difficoltà di reperire numerose pratiche demaniali, soprattutto di tipo abitativo/ricreativo, interessanti intere aree della circoscrizione, a causa dell'avvenuta erronea trasmissione, da parte dei soggetti interessati, ad uffici regionali.

Per quanto riguarda le misure dei canoni per concessioni demaniali marittime, con delibera n. 37 del 7 giugno 2002 sono state confermate per tutto il 2001 quelle in precedenza stabilite dall'Autorità marittima e nel contempo sono state definite nuove misure per le concessione in corso di assentimento e di istruttoria, in relazione alla destinazione e alle tipologie delle concessioni stesse.

Al fine, poi, di assicurare la necessaria trasparenza, con delibera n. 48 del 28 giugno 2002 è stato adottato un Regolamento sulle forme di pubblicità da seguire nelle procedure istruttorie e con altra delibera n. 32 del 16 aprile 2003 sono state rideterminate, con decorrenza 1° gennaio 2003, le misure di detti canoni.

Nel quadro, comunque, di una razionalizzazione e semplificazione dell'attività di gestione del demanio, l'Autorità portuale assicura che si sta procedendo alla definizione di apposita nuova regolamentazione in materia di rilascio delle concessioni demaniali marittime ed a tal fine è stato stipulato un protocollo d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la condivisione del Sistema informatico del demanio maritti-

[65] Sul punto è insorto un contenzioso di cui si dirà in seguito.