



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

IL PRESIDENTE

[Handwritten signature]

Regione Autonoma della Sardegna
Ufficio di Gabinetto della Presidenza
Prot. Uscita del 10/12/2013
nr. 0008971
Classifica I.S.4. Fasc. 59 - 2012
01-00-00



Consiglio regionale della Sardegna

- > On. Claudia Lombardo
Presidente
- > On. Antonio Solinas
On. Francesco Sabatini
- Gruppo Partito Democratico

Oggetto: Interrogazione n. 1178/A in merito all'esclusione dei porti di Oristano e Arbatax dalla rete dei 319 porti strategici inseriti nel quadro dell'iniziativa "Meccanismo per collegare l'Europa". Risposta.

In riferimento all'interrogazione in oggetto, trasmetto la nota n.1453 del 13 novembre 2013 inviata dall'Ufficio di Gabinetto dell'Assessore dei trasporti.

Con i migliori saluti.

Ugo Cappellacci



J.A.

Regione Autonoma della Sardegna
Ufficio di Gabinetto della Presidenza
Prot. Entrata del 14/11/2013
nr. 0008053
Classifica I.6.4. Fasc. 59 - 2012
01-00-00



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

1.6.4-1
POT

SCFF -

Ufficio di Gabinetto

10/13

Regione Autonoma della Sardegna
Uff. Gab. Trasporti
Prot. Uscita del 13/11/2013
Prot. n. 0001453 /Gab
Classifica I.5.4
13-00-00

5397
5263

Cagliari,

Presidenza

Ufficio di Gabinetto

SEDE

Oggetto: interrogazione consiliare n. 1178/A. Risposta

Facendo seguito alla Vostra, prot. n. 5397 del 25 luglio 2013 e per quanto di competenza si trasmette la relazione predisposta dall'ufficio di questo Assessorato, competente per materia, contenente utili elementi di risposta all'interrogazione di cui all'oggetto.

Il Capo di Gabinetto

Marcello Serra



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

SIG. RA VACCA 12/11/13 jg

Direzione generale

Prot. n. 13233

Cagliari, 11 NOV. 2013

> All'Assessore dei Trasporti
Ufficio di Gabinetto
SEDE

Oggetto: INTERROGAZIONE n. 1178/A SOLINAS Antonio – Sabatini, con richiesta di risposta scritta, in merito all'esclusione dei porti di Oristano e Arbatax dalla rete dei 319 porti strategici inseriti nel quadro dell'iniziativa "Meccanismo per collegare l'Europa"

Si trasmettono, di seguito, le considerazioni in ordine all'interrogazione di cui all'oggetto.

La Giunta regionale ha intrapreso, sin dall'inizio del suo mandato, un percorso volto ad attenuare il divario infrastrutturale rispetto al resto del paese e delle regioni del mediterraneo, che consenta di compensare gli svantaggi, derivanti dalla nostra condizione di insularità e promuovere nuove prospettive di crescita e sviluppo, salvaguardando il tessuto produttivo esistente e favorendo l'attrazione di nuovi investimenti.

L'espansione del commercio su scala mondiale e la crescente mobilità delle merci nel bacino del Mar Mediterraneo (area di transito dei flussi di traffico tra America, Europa, Far-East e paesi emergenti del Nord Africa), conferiscono alla Sardegna, localizzata in posizione baricentrica, altissime potenzialità orientate all'assunzione di un ruolo centrale nel trasferimento, manipolazione e trasformazione delle merci.

La Regione Sardegna sia in sede di copianificazione con lo Stato (Intesa Generale Quadro) che con l'Unione Europea (PO FESR), ha delineato obiettivi che affermano la centralità della Sardegna nel



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Mediterraneo attraverso l'identificazione di interventi per lo sviluppo infrastrutturale dei porti e degli aeroporti, migliorando la loro interconnessione con il sistema ferroviario e viario e sensibilizzando in più occasioni il governo nazionale in ordine alle concrete opportunità di sviluppo che si potrebbero prefigurare per l'isola e, di riflesso, per la penisola.

Il tema dello sviluppo infrastrutturale e, in particolare, dell'affermazione della Sardegna all'interno delle nuove reti trans europee TEN - T, è parte integrante della c.d. "Vertenza Sardegna" con la quale la Giunta regionale si è confrontata costantemente con il Governo nazionale, sin dall'inizio del suo mandato.

Il tema delle nuove reti TEN-T è stato discusso, in più occasioni, con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, durante il lungo iter legislativo avviato nel 2009, che è prossimo ad essere concluso con l'approvazione del "Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)".

La Commissione europea, dal febbraio 2009 al giugno 2010, ha svolto un'ampia e intensa consultazione pubblica delle parti interessate avviando la procedura di consultazione con l'adozione di un Libro verde. Ciò ha aperto il dibattito sulle sfide in atto, nell'intento di identificare gli obiettivi essenziali per orientare la politica della rete transeuropea dei trasporti e per mettere a punto le possibili modalità operative.

In quest'ottica, sulla base dei contributi delle parti interessate, la Commissione ha istituito sei gruppi di esperti che, tra il novembre 2009 e l'aprile 2010, hanno analizzato gli aspetti essenziali che dovranno caratterizzare il futuro sviluppo della TEN-T. Le risultanze dell'attività hanno consentito di mettere a punto le raccomandazioni dei gruppi di esperti che sono state inserite in un documento di lavoro della Commissione, oggetto di presentazione nella consultazione pubblica del 4 maggio 2010.

Le consultazioni pubbliche hanno consentito di raccogliere un totale di poco più di 530 contributi. Un'ampia maggioranza di partecipanti ha sostenuto l'opzione di una nuova impostazione a doppio strato nella programmazione della TEN-T, con una rete globale (comprehensive) come strato di base e una rete centrale (core) costituita dalle parti strategicamente più importanti della TEN-T. A seguito delle conferenze a livello ministeriale e delle parti interessate (intervenute, nell'ottobre 2009, a Napoli, e nel Giugno 2010, a Saragoza), nel febbraio 2011 la Commissione ha presentato al



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Consiglio e al Parlamento europeo un documento di lavoro nel quale vengono ulteriormente sviluppati sia la metodologia che gli scenari di programmazione e attuazione.

Le regole che stanno alla base della metodologia utilizzata per individuare i nodi della rete globale (comprehensive) e della rete centrale (core) sono diventate parte integrante della "proposta di regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete trans europea dei trasporti (TEN-T)" presentata dalla Commissione Europea il 19.12.2011.

In risposta all'interrogazione in oggetto, è utile descrivere puntualmente le regole che stanno alla base della metodologia utilizzata per individuare i nodi della rete globale (comprehensive) e della rete centrale (core).

La metodologia per l'aggiornamento e l'adattamento della rete globale (comprehensive) è basata sulle seguenti regole:

1. *Aggiornare l'attuale TEN- T in modo da riflettere la sua evoluzione e regolarla, se necessario, alle variazioni di programmazione nazionale, in coerenza con la programmazione comunitaria;*
2. *Aggiungere selezionati e ben definiti i collegamenti mancanti e nodi, soprattutto negli Stati membri che hanno aderito all'UE dopo il 2004, se necessario per garantire una progettazione di rete omogenea, un buon equilibrio modale e l'interconnessione delle reti nazionali, e di contribuire in modo significativo agli obiettivi TEN-T. Particolare attenzione sarà data in questo contesto per la densità della rete, che in principio corrisponde al livello "NUTS 2 zones" e riflette la distribuzione spaziale della popolazione e delle attività economiche e industriali;*
3. *Eliminare i vicoli ciechi e i collegamenti isolati nella attuale TEN- T, se non giustificati da particolarità geografiche;*
4. *Garantire che gli standard minimi per le infrastrutture e le attrezzature siano soddisfatti in conformità con la normativa di riferimento attualmente in vigore (ad esempio l'interoperabilità ferroviaria, la sicurezza nelle gallerie stradali, la categorizzazione fluviale)*
5. *Rivedere la selezione dei porti aperti al traffico commerciale, secondo almeno uno dei seguenti criteri specifici*

- *Trasporto di passeggeri: porti marittimi connessi alla componente terrestre della rete globale con un volume di traffico annuale superiore a 1 % del traffico passeggeri totale annuo marittimo dell'UE. Questo volume di traffico annuale dovrebbe rappresentare la media degli ultimi tre anni- totali per i quali sono disponibili i dati EUROSTAT (la Commissione ha usato dati riferiti agli anni 2006, 2007 e 2008; in termini assoluti, la soglia iniziale è pari a 411.223 passeggeri l'anno).*
- *Trasporto merci: porti marittimi connessi alla componente terrestre della rete globale con volume annuo - merci alla rinfusa e non - che supera l'1 % del corrispondente del carico totale annuo gestito nei porti dell'UE. Questo volume di traffico annuale dovrebbe rappresentare la media degli ultimi tre anni- totali per i quali sono disponibili dati EUROSTAT (la*



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Commissione ha usato dati riferiti agli anni 2006, 2007 e 2008; in termini assoluti, la soglia iniziale è pari a 2.434.402 tonnellate all'anno per rinfuse e 1.341.406 tonnellate all'anno per le merci non alla rinfusa);

- *Porti situati sulle isole, a condizione che essi forniscano accessibilità a livello NUTS 3 o a livello di arcipelaghi.*
 - *Porti marittimi nelle regioni più periferiche o aree periferiche, purché la distanza da un altro porto TEN-T sia di almeno 200 km.*
6. *Rivedere la selezione degli aeroporti aperti al traffico commerciale, secondo i seguenti criteri specifici :*
- *Passeggeri : aeroporti con un volume di traffico annuale superiore a 1 % del totale dell'aria annuale dell'UE traffico passeggeri. Questo volume di traffico annuale rappresenta la media degli ultimi tre anni totali per i quali sono disponibili dati EUROSTAT (la Commissione ha usato i dati riferiti agli anni 2006, 2007 e 2008; in termini assoluti, la soglia iniziale è pari a 780.810 passeggeri l'anno).*
 - *Merci: Aeroporti con volume annuo superiore a 2 % del corrispondente totale annuo merci movimentate in aeroporti dell'UE . Questo volume di traffico annuale rappresenta la media delle ultime tre anni totali per i quali sono disponibili i dati EUROSTAT (la Commissione ha usato i dati riferiti agli anni 2006, 2007 e 2008; in termini assoluti, la soglia iniziale pari a 24.456 tonnellate l'anno).*
 - *Aeroporti situati su isole.*
 - *Aeroporti situati in zone periferiche o isolate, purché la loro distanza da un altro aeroporto TEN-T o aeroporto è di almeno 100 km o , nel caso in cui essi sono collegati a una linea ferroviaria ad alta velocità , di almeno 200 km.*
7. *Per i porti fluviali, la soglia di volume di cui alla decisione n 661/2010/UE rimane invariata. I porti fluviali devono essere aperti al traffico commerciale, situati su una TEN-T per vie navigabili ed essere interconnessi con altri collegamenti stradali TEN-T o con infrastrutture ferroviarie .*
8. *Aggiungere una componente di rete costituita da piattaforme multimodali , che deve garantire il libero accesso a qualsiasi operatore logistico . Queste piattaforme soddisfano uno dei seguenti criteri specifici :*
- *La piattaforma multimodale costituisce la piattaforma principale di una regione NUTS 2 ed è collegato due componenti modali TEN- T.*
 - *La piattaforma multimodale supera la soglia quantitativa per i porti marittimi .*

La metodologia per l'aggiornamento e l'adattamento della rete centrale (core) ha portato, nella prima fase, all'identificazione dei principali nodi della rete centrale, con più alta importanza strategica nell' UE, come di seguito elencati:

- *nodi principali per passeggeri e merci;*
- *nodi principali per il solo trasporto merci;*
- *nodi principali per il solo trasporto passeggeri;*



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Ci sono due classi di nodi principali: nodi primari (P) che determinano la configurazione della rete globale, e nodi secondari (S), che sono parti di nodi primari

A. Sono definiti nodi principali per il traffico passeggeri e merci :

- 1.(P) La capitale di ciascuno Stato membro dell'UE;
- 2.(P) Ogni "Area di sviluppo metropolitano" (MEGA nell' ESPON - European Spatial Planning Observatory Network - Atlas 2006);
- 3.(P) Una conurbazione o città che, compresi i corrispondenti dintorni come definiti dal LUZ ("zone urbane più grandi", secondo Urban Audit e EUROSTAT), supera 1 milione di abitanti.
- 4.(P) Il principale valico di frontiera di ciascun modo di trasporto , tra ogni Stato membro dell'UE e dei suoi vicini non UE.

Nel quadro di questo duplice approccio a più livelli , i nodi urbani svolgono un ruolo importante all'interno della rete multimodale centrale (core), con riferimento all'infrastruttura sia per i passeggeri che per le merci. A parte la loro ampia gamma di funzioni economiche, sociali e culturali , per il sistema dei trasporti dell'Unione , essi sono particolarmente rilevanti nella considerazione che:

- determinano i collegamenti della rete - sia per la rete globale che per la rete centrale;
- determinano l'interconnessione dei modi di trasporto, rafforzando così la multimodalità ;
- determinano il collegamento tra reti di trasporto internazionale e reti regionali e locali (passeggeri e merci) .

B. I nodi sono classificati come nodi principali per il traffico merci, se soddisfano uno dei seguenti criteri:

- 1.(S) Un porto marittimo o fluviale o un terminal viario-ferroviario di un nodo urbano principale che rispetti i criteri A.1 - A.3.
 - 2.(P) Un porto marittimo o fluviale con un volume di transhipment annuo di almeno l'1% del volume totale di transhipment di tutti i porti marittimi dell'UE , sulla base di una interpolazione lineare tra rinfuse e non.
 - 3.(P) Negli Stati membri Insulari o regioni NUTS 1 con accesso dal mare, dove nessun porto risponda ai criteri B.1 o B.2 , di norma, lungo ciascuna linea costiera continua solo un porto è classificato come nodo principale. Il porto sarà il più importante o quello con la migliore connettività con l'entroterra .
- I Porti nelle isole che non sono da sole Stati membri, in generale non sono qualificati come nodi principali in quanto le connessioni terrestri appartengono generalmente alla rete globale e non alla rete centrale
4. (S) Porti fluviali che hanno la funzione rilevante di interfaccia per i collegamenti ferroviari merci della rete centrale, sono classificati come nodi principali per il traffico merci.

C. I nodi sono classificati come nodi principali per il traffico passeggeri, se soddisfano uno dei seguenti criteri:

- 1 (S) Gli aeroporti di nodi urbani principali che rispettano i criteri A.1 - A.3. Tra questi aeroporti, quelli che superano l'1% del volume totale annuale di passeggeri all'interno dell'UE devono essere collegati al rete ferroviaria, oltre la fine del 2050.
2. (P) Le città relative ai porti marittimi qualificati per la rete centrale che soddisfano i criteri B.2 e B.3, se la loro popolazione supera i 200.000 abitanti della corrispondente "LUZ".
3. (S) Porti marittimi qualificati per la rete centrale che soddisfano i criteri B.2 e B.3, se mostrano di avere una funzione di hub per i traghetti passeggeri all'interno di collegamenti marittimi della rete centrale.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

A causa di questo approccio metodologico, forse eccessivamente rigido, la proposta della Commissione non dava la dovuta rilevanza alle politiche sulle Autostrade del mare (la dimensione marittima delle TEN T) che di fatto risultavano maggiormente coerenti con il contenimento delle emissioni inquinanti (Libro verde, Europa 2020) e con gli obiettivi di coesione ed integrazione dei territori insulari e frontaliere, comportando l'esclusione delle isole dalla rete centrale.

Per porre rimedio a tale esclusione, la Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo, anche su sollecitazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il 17 gennaio 2013 ha presentato, in Parlamento, 190 emendamenti alla proposta di regolamento della Commissione Europea che rafforzano il ruolo delle autostrade del mare all'interno delle reti TEN T e danno maggiore risalto alle isole.

Il 30 maggio 2013 è stato in tal senso raggiunto l'accordo nei negoziati tra Consiglio e Parlamento europeo. Detto accordo è stato formalmente approvato dalla Commissione Trasporti nell'Aula di Bruxelles il 9 luglio 2013.

Allo stato attuale della procedura, ormai definita ma in attesa di approvazione finale, per la rete centrale (core) sono stati identificati 12 aeroporti italiani, tra i quali 1 sardo (Cagliari), e 14 porti italiani, tra cui 1 sardo (Cagliari). Per l'Italia sono stati identificati 9 nodi urbani della rete centrale, tra cui 1 sardo (Cagliari).

Per la rete globale (comprehensive), sono stati identificati 21 aeroporti italiani, tra i quali 2 sardi (Alghero e Olbia), e 25 porti italiani, tra cui 7 sardi (Olbia, Golfo Aranci, Porto Torres, La Maddalena, Paiau, Carloforte e Portovesme).

I porti di Oristano ed Arbatax non risultano ricompresi nella rete globale (comprehensive) in quanto non rispettano i requisiti su evidenziati.

In particolare eseguendo un'estrazione dei dati di passeggeri e merci registrati su EUROSTAT, riferiti in particolar modo alle annualità 2006, 2007 e 2008 (annualità considerate nella metodologia su descritta) si rilevano i seguenti valori per i porti sardi.

In riferimento alle merci:

Valori annuali (in migliaia di tonnellate) di merci transitate nei porti sardi



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

REP. MAR/IME	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Palau	63	0	0	0	100	176	177
Arbatax	43	41	61	23	20	29	31
La Maddalena	87	0	3	50	408	176	177
Carboni	141	116	91	74	71	71	77
Costa Aranci	576	583	492	186	215	280	269
Oristano	1.711	1.649	1.756	1.532	1.364	1.348	1.631
Portovesime	5.778	6.085	5.918	5.987	3.053	2.286	2.244
Porto Cervo	5.741	5.805	5.908	6.186	6.096	5.599	5.485
Cagliari	9.287	9.482	9.397	9.040	8.142	8.659	11.435
Olbia	5.029	5.374	8.042	12.875	10.519	9.032	8.305
Porto Cofa	22.760	27.111	26.744	26.407	23.597	23.935	25.297
Soglia rinfuse	2.434.402 tonnellate/anno						
Soglia non rinfuse	1.341.405 tonnellate/anno						

È evidente come le soglie minime, considerate dalla Commissione europea per il movimento delle merci, non consentano di includere Arbatax e Oristano all'interno della rete globale (comprehensive).

In riferimento ai passeggeri:

REP. MAR/IME	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Oristano	0	0	0	0	0	0	0
Porto Cofa	0	0	0	0	0	0	4
Arbatax	87	82	95	63	68	47	54
Cagliari	438	363	327	301	308	211	232
Portovesime	656	655	616	599	653	596	616
Carboni	978	1.007	952	954	897	940	904
Porto Cervo	1.029	1.124	1.127	974	1.033	976	894
Costa Aranci	994	1.072	1.441	1.507	1.555	955	944
Palau	1.843	2.371	2.907	2.364	2.366	2.064	1.811
La Maddalena	1.843	2.371	2.918	2.374	2.333	2.064	1.808
Olbia	3.253	3.665	3.487	3.567	3.785	3.863	3.703
Soglia passeggeri	411.223 Passeggeri/anno						

È evidente come le soglie minime, considerate dalla Commissione europea per il movimento passeggeri, non consentano di includere Arbatax e Oristano all'interno della rete globale (comprehensive).

Il 17 ottobre 2013 la Commissione Europea ha pubblicato la mappa dei nuovi corridoi della rete "core", che, complessivamente, risultano pari a 9, 4 dei quali interessano l'Italia (Baltico - Adriatico; Mediterraneo; Scandinavo - Mediterraneo; Reno-Alpino).



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

A tali corridoi si aggiunge il sistema delle Autostrade del Mare del Mediterraneo (collegamenti marittimi che attraversano l'intero mediterraneo e si connettono, attraverso i porti della rete centrale, ai corridoi) e viene identificata la Sardegna che, anche per posizione geografica, si inserisce a pieno titolo per svolgere un ruolo centrale e di primo piano nello scenario del mediterraneo.

Per le "Autostrade del mare", le percentuali di cofinanziamento delle opere, che soddisfino i requisiti previsti dal regolamento di prossima approvazione, sono commisurate nel 40% dell'intervento, mentre vengono finanziati gli studi fino alla concorrenza del 50%.

Tutti i nodi della rete globale (comprehensive) sono eleggibili per l'uso di strumenti finanziari innovativi. Altresì, è possibile utilizzare i fondi strutturali (FESR) in modo coerente con le politiche TEN-T.

Si farà fronte al finanziamento delle reti con risorse comunitarie e statali e saranno introdotte forme innovative di finanziamento nell'ambito del "Meccanismo per collegare l'Europa" (Connecting Europe Facility), il cui piano complessivo (trasporti, energia, comunicazioni) prevede uno stanziamento di 50 miliardi di euro per il periodo 2014-2020.

Per fare in modo che lo sviluppo di queste infrastrutture avvenga nel rispetto delle esigenze degli Stati membri e dei territori, l'Unione Europea istituirà un 'Corridor Forum' come organo consultivo, coinvolgendo enti locali e società civile nelle scelte future.

Il voto conclusivo, del procedimento in atto, è programmato per la seduta plenaria di Strasburgo del prossimo 18 novembre.

A tal riguardo si è tenuta nei giorni 28, 29 e 30 ottobre 2013, la visita in Sardegna della Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento europeo. L'On.le ERTUG, corelatore del provvedimento, ha confermato i limiti dell'approccio metodologico assunto in passato e ha descritto come tali limiti siano stati parzialmente superati con la proposizione e approvazione degli emendamenti della Commissione parlamentare.

La Commissione ha, altresì, evidenziando che dei 26 miliardi di euro resi disponibili dall'UE, per i prossimi 7 anni, 10 milioni provengano dal fondo di Coesione, e che alla Sardegna potrebbe avere riconosciuta una specialità, nella considerazione che tutti i cittadini europei devono avere pari diritti alla mobilità.



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

La Commissione ha esortato le istituzioni sarde a sollecitare lo Stato Italiano, soggetto abilitato a richiedere i finanziamenti, perché venga data priorità ai progetti che interessano la Sardegna. Hanno invitato la Regione a prendere contatto con l'Agenzia Ten-T dell'Unione Europea i necessari approfondimenti e per conoscere i termini di pubblicazione dei bandi.

Tutto ciò premesso, si ritiene che l'inclusione della Sardegna nelle nuove reti TEN T rappresenti un primo passo importante verso l'affermazione del ruolo centrale che la Regione può assumere nello scenario Europeo e, in particolare, nell'ambito del Mediterraneo.

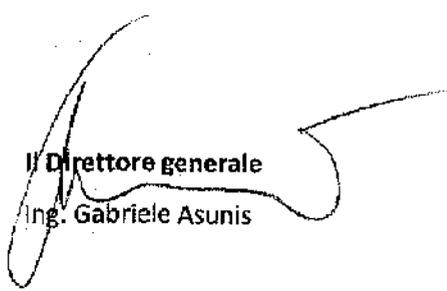
Sebbene alcuni porti della Regione, considerati dalla Regione strategici, non siano stati compresi a causa della metodologia alla base del disegno di rete, si è dell'avviso che, rafforzando le relazioni conseguenti a questa prima inclusione, si potranno ottenere obiettivi e duraturi benefici che si ripercuoteranno sull'intero sistema dei trasporti regionale.

È ragionevole prevedere, infatti, che l'inclusione di alcuni scali nelle reti trans europee, unitamente al loro potenziamento infrastrutturale, consentirà di far emergere le funzioni che meglio consentano la loro affermazione nei mercati.

Parimenti, incentivando l'integrazione e l'interconnessione tra gli scali regionali, la specializzazione di questi scali porterà, necessariamente, a delegare alcune funzioni ad altri porti che assurgeranno al rango core business per affermarsi, a loro volta, nei mercati.

Nel prossimo futuro sarà avviata una stringente azione di sensibilizzazione nei confronti del Governo nazionale perché riconosca alla Sardegna un ruolo primario, nel rispetto degli obiettivi dell'UE, nella fase di presentazione dei progetti e programmi all'Unione Europea.

Contemporaneamente saranno avviate le azioni di contatto con l'Agenzia Europea TEN T per la redazione dei progetti, in modo da essere pronti alla data di pubblicazione dei primi bandi, che interverrà, presumibilmente, nei primi mesi del 2014.


Il Direttore generale
Ing. Gabriele Asunis