



FEDERAZIONE ORDINI INGEGNERI SARDEGNA

Prot\_1954

Cagliari, lunedì 1 ottobre 2018

alla c.a. Gruppo di lavoro  
Proposte per il Sud  
segreteria@cni-online.it

Oggetto: **Proposte per il Sud**

In relazione alla Vs. nota U-nd/6368/2018 del 21/09/2018, si scrive la presente, al fine di inviare il contributo della scrivente Federazione Ordini degli Ingegneri della Sardegna.

Relativamente all'incontro col Ministro Lezzi e la più ampia iniziativa promossa dal CNI "Proposte per il Sud" si avanzano a seguire alcune ipotesi di lavoro utili per il rilancio economico e produttivo della Regione Sardegna, sottolineando preliminarmente la specificità della nostra isola, che presenta problemi particolari e tipicità talvolta non comuni alle altre Regioni del Meridione.

I temi strategici sui quali la Federazione della Sardegna ha lavorato negli ultimi anni possono essere riassunti nei seguenti punti:

- continuità territoriale;
- infrastrutturazione regionale;
- gassificazione;
- logistica merci;
- riconversione industriale.

**Continuità territoriale**

In ordine al primo punto esso va declinato, nelle relazioni con il Continente, sia rispetto al trasporto aereo che a quello marittimo.

Nel primo caso, si evidenzia che l'isola patisce da anni notevoli problematiche legate alla mai compiuta continuità territoriale e aerea, eccessivamente legata ad interventi discontinui e soluzioni mai ottimali. Nel 2017 sono 2.850.000 i passeggeri che si sono spostati dagli aeroporti sardi verso Fiumicino e Linate in regime di continuità territoriale, circa il 35% rispetto al totale passeggeri nazionali da/per la Sardegna, pari a 8.260.823.

I collegamenti col resto della nazione non sono sufficienti, in quanto concentrati sulle città di Milano e Roma, e peraltro onerosi: la cosiddetta "continuità territoriale 2" che garantiva i collegamenti con diverse città distribuite sull'intero territorio, non ha avuto seguito, generando una rilevante limitazione nell'accessibilità da e verso la Sardegna.

Il sistema della continuità territoriale è oggi ancora troppo debole nel processo di dimensionamento dell'offerta rispetto alla domanda, necessita di essere rivisitato, con l'obiettivo di stabilire un equilibrio



## FEDERAZIONE ORDINI INGEGNERI SARDEGNA

tariffario tra tutti gli attori interessati, salvaguardando i residenti, garantendo opportunità non solo ai non residenti ma anche alle stesse compagnie aeree, mediante l'apertura del mercato del trasporto aereo.

La risoluzione è finora demandata alla regia regionale, che troppo spesso ha incontrato intoppi se non censure da parte dell'Unione Europea. Un suo corretto dimensionamento è di fondamentale importanza per l'isola garantire i collegamenti col resto della nazione, sia dei passeggeri che delle merci, con oneri economici confrontabili con le altre realtà regionali, per eliminare la discriminazione che fino ad oggi ha contraddistinto la Sardegna.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, la Convenzione fra Stato e Tirrenia non garantisce un livello di servizio adeguato, soprattutto per quanto riguarda il servizio passeggeri. Il sistema tariffario è regolato dal mercato e non calmierato in un'ottica, appunto, di Continuità Territoriale, generando un livello assoluto delle tariffe proposte, soprattutto nel periodo estivo, molto elevato e non in linea con altri contesti simili nel Mediterraneo. Maggiori relazioni, in un'ottica di rete, devono essere promosse verso la Francia e verso la Spagna, in un'ottica sia di apertura del mercato, sia di ampliamento della rete.

Non è banale ricordare in proposito che il turismo rappresenta una risorsa strategica per il rilancio dell'economia isolana e di tutti i settori del comparto produttivo.

### **Infrastrutturazione regionale**

Anche i trasporti interni patiscono pesanti ritardi nei processi di ammodernamento. Sono a tutti note le vicissitudini della nuova Sassari-Olbia, i cui tempi realizzativi rasentano l'inverosimile, quanto la inqualificabile condizione di isolamento di ampie porzioni della Sardegna. La dorsale che collega Cagliari a Sassari, la Carlo Felice, necessita di importanti investimenti soprattutto nel tratto compreso fra Oristano e Sassari, che non possono limitarsi alle manutenzioni ordinarie che vengono correntemente attuate. La rete stradale del Sulcis, dell'Ogliastra, i collegamenti tra la costa orientale e la costa occidentale ed in generale quelli delle zone interne, sono grandemente insufficienti e caratterizzati da infrastrutture sottodimensionate rispetto agli standard tipologici e funzionali europei: esse necessitano di un adeguamento funzionale tali da garantire livelli di servizio sia in termini di accessibilità che di sicurezza. L'insicurezza delle strade è oggetto di continua polemica da parte delle amministrazioni locali, che insorgono puntualmente al verificarsi di incidenti mortali.

I collegamenti su linea ferrata sono di fatto inesistenti. A meno della sola tratta Cagliari-Oristano, connotata da buoni livelli di servizio, gli altri collegamenti necessitano di profondi interventi strutturali che garantiscano tempi di percorrenza concorrenziali con quelli del trasporto stradale. Risultano fondamentali investimenti per implementare la rete esistente, completando la rete infrastrutturale verso Nuoro e verso Olbia, al fine di poter realizzare alternative di trasporto per i passeggeri e le merci, riducendo dunque il carico sulle strade statali.

A margine delle opere di infrastrutturazione deve individuarsi un efficace sistema di monitoraggio del costruito, che sia in grado di attuare procedure di controllo e manutenzione programmata delle strutture e delle infrastrutture, per garantire la sicurezza ed il mantenimento dei livelli di servizio delle opere.



FEDERAZIONE ORDINI INGEGNERI SARDEGNA

## **Gassificazione**

La Sardegna ha bisogno inoltre di definire una propria politica energetica che possa finalmente consentire l'introduzione del gas naturale nel territorio, tenendo conto delle peculiarità regionali come la distribuzione della popolazione e la dimensione della domanda.

Per cogliere questa opportunità è ormai imprescindibile tener conto di come soluzioni di trasporto del metano in forma gassosa basate sulla costruzione di grandi infrastrutture possano rilevarsi nel loro insieme critiche in termini di tempi, entità dell'investimento e relativo ritorno economico rispetto a soluzioni potenzialmente meno costose ed impattanti oltretutto di realizzazione più rapida. Le tecnologie attualmente disponibili permettono infatti l'adozione di soluzioni alternative alla costruzione di grandi infrastrutture fisiche per la distribuzione del gas come ad esempio le pipelines virtuali, mediante utilizzo del GNL (Gas Naturale Liquido) attraverso depositi costieri di facile accesso marittimo e stradale che favoriscano in prima istanza la distribuzione attraverso idonee autocisterne o anche via costa attraverso specifiche bettoline.

Tale scenario, oltre ad avere minori tempi di implementazione, ha il pregio di consentire una diversificazione delle fonti di approvvigionamento e delle tipologie di distribuzione, favorendo economie nell'acquisto, maggiore concorrenza, minore dipendenza dai fornitori ed una logica di scalabilità, nell'ottica di una infrastrutturazione progressiva della rete.

In questo modo si creerebbero anche le condizioni per il completamento e proficuo utilizzo delle reti di distribuzione urbana del gas già finanziate ed avviate, coinvolgendo le società concessionarie e le autorità di bacino. Con tale ottica si ipotizzano diversi scenari: scenario relativo alla realizzazione di uno o più rigassificatori con reti di trasporto attraverso pipeline fisiche; scenario di uno o più depositi costieri con ricorso a pipeline virtuali; scenari misti con mix di soluzioni sopra indicate.

## **Logistica merci**

Tra le varie incompiute si evidenzia l'opportunità di sfruttare la centralità dell'isola nel Mediterraneo per promuovere l'attività della portualità commerciale dell'intera Sardegna ed in particolare del porto industriale di Cagliari. Nato da diversi lustri e mai adeguatamente sfruttato, gode di una posizione strategica all'interno dei flussi di traffico navale di merci, potendo peraltro dialogare con le altre realtà nazionali come Gioia Tauro. Dopo un periodo di incremento dei volumi trattati negli ultimi anni sta vivendo un nuovo declino, con concorrenti perdite di posti di lavoro. La fattispecie rappresenta una realtà di valore nazionale che non potrà mai diventare completamente operativa ed efficiente se non all'interno di politiche governative coordinate, che evitino di mettere in concorrenza le differenti realtà portuali ma stabiliscano politiche di condivisione dei flussi, valorizzando le singole potenzialità e mettendole a sistema. È comunque necessario un adeguamento fisico e funzionale di alcuni impianti, oltre che attivare da subito un sistema di partnership e networking con altri scali e/o altri soggetti, finalizzato a rafforzare la presenza su un mercato costantemente in adeguamento.



## FEDERAZIONE ORDINI INGEGNERI SARDEGNA

Inoltre l'imminente avvio delle ZES (Zone Economiche Speciali) nei 6 porti commerciali sardi necessitano di un'azione di coordinamento, finalizzata a rendere tali aree appetibili per diversi insediamenti produttivi. È necessario poi definire un piano organico di sistema in grado di dimensionare correttamente interventi ed azioni sulle intere supply chain produttive, al fine di rendere le imprese sarde competitive e concorrenziali con l'intero mercato globale.

### **Riconversione industriale**

Infine tema di primario interesse è rappresentato dalla riconversione delle aree minerarie ed industriali dismesse, come gli sconfinati siti destinati alle installazioni del Ministero della Difesa, tema che più di una volta è giunto alle cronache nazionali. Si pensi, non esaustivamente, ai poli di Carbonia-Iglesias, Ottana, Porto Torres, ambiti di grande valore paesaggistico sacrificati all'estrazione mineraria o all'industria chimica, sfruttate in assenza di politiche per la dismissione sostenibile. A fronte di qualche decennio di investimenti industriali non lungimiranti, rimane l'eredità di un territorio impoverito ed incancrenito, con valori di inquinamento unici in Europa. Le opportunità di conversione non mancano, ma vanno garantite da ingenti investimenti statali, da agevolazioni sul costo dell'energia, che in Sardegna è più altro che in altri contesti italiani, da pianificazioni strategiche che determinino quali aree convertire all'industria leggera e quali alle nuove tecnologie, peraltro consentite dalla presenza di un vivido tessuto di startup e aziende innovative, nonché centri di ricerca come Polaris. Molti siti dovrebbero invece essere semplicemente bonificati e destinati alla valorizzazione turistica, con politiche di incentivazione degli investimenti privati.

Preme in chiusura osservare che spesso talune problematiche potrebbero essere risolte con le disponibilità finanziarie in essere, che tuttavia non vengono impiegate per lungaggini burocratiche, farraginosità dei procedimenti, talvolta illegalità o semplice inefficienza dei soggetti attuatori. Per tale ragione occorre individuare nuovi processi nazionali di programmazione e spesa dei fondi strutturali europei, che consentano allo Stato ed alle Regioni l'utilizzo più celere dei fondi, da finalizzarsi precipuamente al completamento delle opere strategiche di livello regionale o interregionale ed alla previsione di nuove, che siano da volano per tutti i comparti economici.

Si porgono cordiali saluti

F.to

Giuseppe Garau – Presidente della **Federazione Regionale Ordini Ingegneri Sardegna**

Paolo Giovanni Salvatore Deroma – Presidente Ordine Ingegneri **Nuoro**

Giovanna Serra – Presidente Ordine Ingegneri **Oristano**

Lorenzo Costantino Corda – Presidente Ordine Ingegneri **Sassari**

Sandro Catta – Presidente **OIC**