

# Autorità portuale unica: Cagliari è la scelta giusta per la Sardegna? (Nicola Silenti)

Date : 2 Febbraio 2016

Sembra destinata a un lungo corollario di polemiche e recriminazioni la decisione del governo Renzi di **sopprimere l'Autorità portuale di Olbia** promuovendo quella di **Cagliari a sede regionale unica di gestione dei porti isolani**.

Un provvedimento assunto lo scorso 21 gennaio dal *Consiglio dei ministri* nell'ambito del decreto di *"Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali"*, in applicazione della delega al Disegno di legge di riforma della pubblica amministrazione approvato in estate e che andrà a modificare la legge 84 del 1994 di riordino della legislazione in materia portuale. Una misura che ha **ridotto il numero delle autorità della penisola da 24 a 15** e che istituisce in **Sardegna** la nuova **Autorità unica di Cagliari**, cui spetterà il controllo degli scali di *Porto Torres, Olbia, Golfo Aranci, Oristano, Portoscuso-Portovesme e Santa Teresa di Gallura* (per la sola banchina commerciale), con le esclusioni *'eccellenti'* dei *porti di Sant'Antioco e di Arbatax*, un porto quest'ultimo da sempre cruciale nelle rotte di persone e merci verso il continente.

Presentata con lo slogan renziano *«qualche poltrona in meno ma efficienza in più»*, la misura dell'Esecutivo ha da subito sollevato nell'Isola un **coro trasversale di proteste e commenti risentiti**, seguita dalla contrarietà piccata di parlamentari e politici locali, anche alla luce della difformità del decreto sull'Isola rispetto ai casi di *Liguria, Puglia e Sicilia*, che invece conservano due autorità portuali ciascuna. Una polemica che appare tutt'altro che pretestuosa se si pensa che, nel **distretto nord di Porto Torres-Olbia-Golfo Aranci transitano ogni anno oltre quattro milioni di passeggeri** a fronte delle circa **350mila persone movimentate nello stesso lasso di tempo dal porto di Cagliari**, con una sproporzione tra i due comprensori. Un dato evidente con cui dovrà fare i conti la nuova Autorità di sistema, che si troverà a dover incidere pesantemente sul territorio con le sue prerogative istituzionali di programmazione, indirizzo e coordinamento del sistema dei porti, con quel che ne consegue sul piano dello sviluppo, degli investimenti, dei finanziamenti e dell'occupazione.

Tuttavia, a fronte di una serie non marginale di potenziali contraccolpi negativi, la riforma sembra presentare al contempo alcune **novità interessanti** come l'istituzione del nuovo *"Tavolo nazionale di coordinamento delle Autorità"*, che avrà il compito di **armonizzare le singole strategie territoriali** e quindi gestione centralizzata degli investimenti e diminuzione delle spese. Il **presidente della nuova Authority** sarà nominato con mandato quadriennale dal *Ministro delle Infrastrutture* d'intesa con il *Presidente della Regione*, avrà **più poteri rispetto ai precedenti** e sarà chiamato ad agire di concerto con il Comitato di gestione, il nuovo organo che sostituisce il vecchio comitato portuale. In tutti i casi, quali che siano le scelte definitive del Governo, è di vitale importanza che la nuova catena di comando nel trasporto marittimo diventi più rapida, snella ed efficiente di quanto non sia stata quella di un passato da

archiviare in fretta.

***Nicola Silenti***

**(admaioramedia.it)**