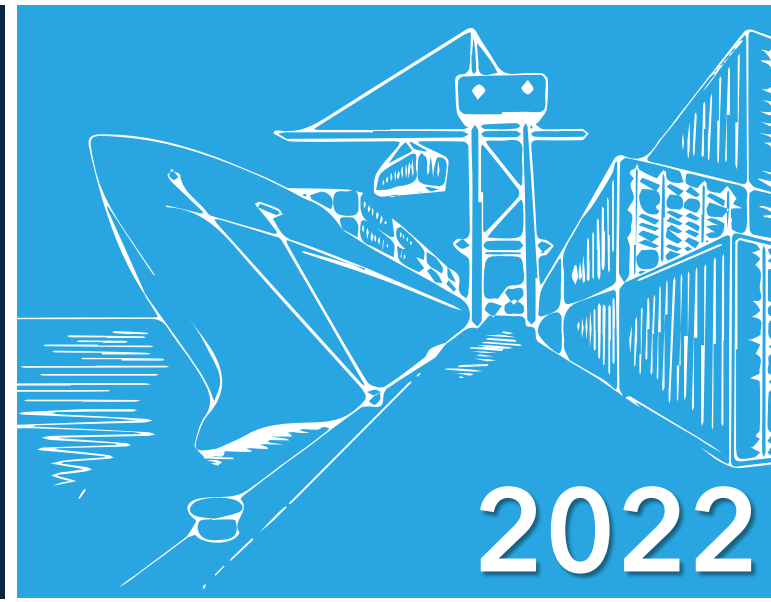
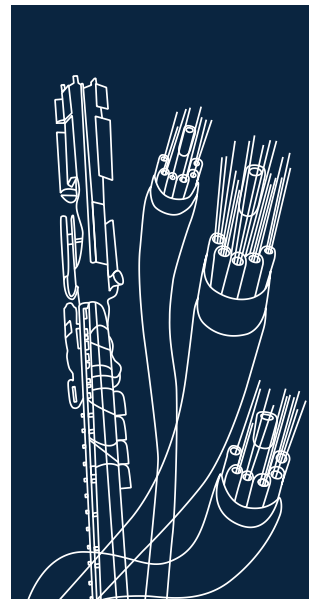
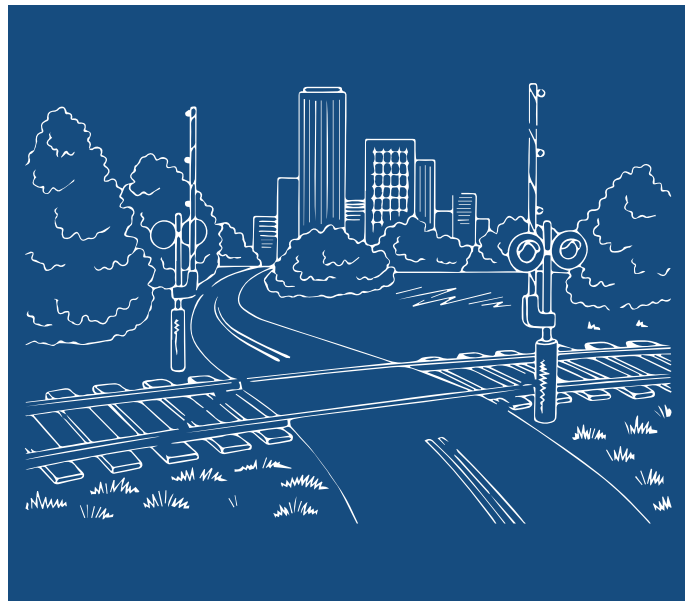




Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna

Le opere indifferibili per il
sistema economico sardo



CAMERA DI COMMERCIO
SASSARI



CAMERA DI COMMERCIO
DI NUORO



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020



Premessa.....	<u>3</u>
Obiettivi.....	<u>4</u>
Il contesto di riferimento.....	<u>5</u>
Le priorità infrastrutturali della Sardegna.....	<u>11</u>
Infrastrutturazione BUL e 5G.....	<u>43</u>
Conclusioni.....	<u>50</u>

L'obiettivo del **Programma Infrastrutture** finanziato con il **Fondo di Perequazione 2019 - 2020** è fornire alle Camere di commercio uno strumento per partecipare in maniera attiva e sostanziale alla ripresa del Paese dopo il periodo di crisi sanitaria ed economica. La pandemia ha messo ancora più in evidenza il **ruolo chiave delle infrastrutture di trasporto e delle attività logistiche** e, soprattutto, ha ribadito la necessità di portare a termine quanto prima le opere in corso cambiando anche i modelli della governance della strategia di infrastrutturazione del Paese. Obiettivo su cui convergono gli strumenti messi in campo dall'Ue e dal Governo attraverso i fondi Next Generation EU (NGEU) e il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e i fondi complementari.

Contemporaneamente è emerso un **forte deficit di infrastrutture digitali**, necessarie per rimettere in gioco le aree economiche e sociali più svantaggiate. La digitalizzazione rappresenta una condizione essenziale per operare in un'economia moderna basata sulla connettività e per abilitare la semplificazione della Pubblica Amministrazione, rendendo più utile ed efficace il suo contributo al Paese, e più fluido e snello il dialogo con le imprese e con i cittadini.

La Sardegna è una regione a **forte vocazione turistica**. La filiera ha effetti diretti sulla formazione del PIL sull'occupazione ed effetti indiretti su altri comparti dell'economia, come l'agricoltura, la cultura grazie ai numerosi siti archeologici presenti, tra cui il villaggio di Barumini, patrimonio dell'UNESCO dal 1997. Resta, tuttavia, una forte fragilità strutturale che in termini di PIL pro capite posiziona la regione al 177° posto tra le 244 regioni dell'Unione Europea post-Brexit e condiziona le potenzialità di sviluppo dell'economia regionale. Tema importante sotteso a qualsiasi strategia di sviluppo è quello infrastrutturale legato al **miglioramento e potenziamento di porti e aeroporti** che sono l'unica porta d'ingresso della regione e delle reti stradali e ferroviarie per garantire i collegamenti anche delle aree più interne.

Attraverso il Programma Infrastrutture, il sistema camerale della Sardegna vuole consolidare **un'attività di monitoraggio e di stimolo** a seguito dei cambiamenti della domanda e rafforzare ulteriormente il proprio ruolo strategico nel fornire contributi operativi per lo sviluppo infrastrutturale del territorio regionale.

Il **Libro bianco sulle priorità infrastrutturali della Sardegna** è uno strumento operativo a disposizione delle Camere di commercio per promuovere il dibattito sulle infrastrutture e indirizzare le scelte di investimento a tutti i livelli, grazie alla possibilità, offerta dal documento, di evidenziare le caratteristiche economiche e infrastrutturali della regione rilevandone i punti di forza e le criticità.

Il Libro bianco intende svolgere un duplice ruolo: da un lato, evidenziare la capacità delle Camere di commercio di agire da raccordo tra il mondo economico, la società civile e gli enti preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al controllo del processo di infrastrutturazione del Paese; dall'altro, agevolare lo scambio di informazioni e di analisi, incoraggiare il confronto e l'unità tra gli stakeholder per trovare soluzioni condivise alle principali criticità e, infine, creare consapevolezza nell'opinione pubblica. Il Libro bianco rappresenta, in questo modo, uno **strumento di democrazia partecipativa**, di facile lettura e dinamico che può essere messo a disposizione del pubblico e delle istituzioni.

Per realizzare questi obiettivi, l'approccio utilizzato è quello della concertazione, partendo dal basso, con il coinvolgimento delle imprese e delle associazioni datoriali regionali, attraverso i tavoli di confronto territoriale il cui risultato è stato la definizione di un elenco di opere infrastrutturali necessarie per un'efficiente ed efficace mobilità di persone e merci in Sardegna. Lo sforzo che si è compiuto è stato anche quello di creare un elenco di priorità che vada oltre le opere strategiche già programmate e che comprenda anche interventi di minore portata ma in grado di migliorare sensibilmente la fruibilità delle infrastrutture esistenti, ed infine venire incontro ai fabbisogni infrastrutturali di breve-medio periodo, in attesa che si completino le opere in corso.

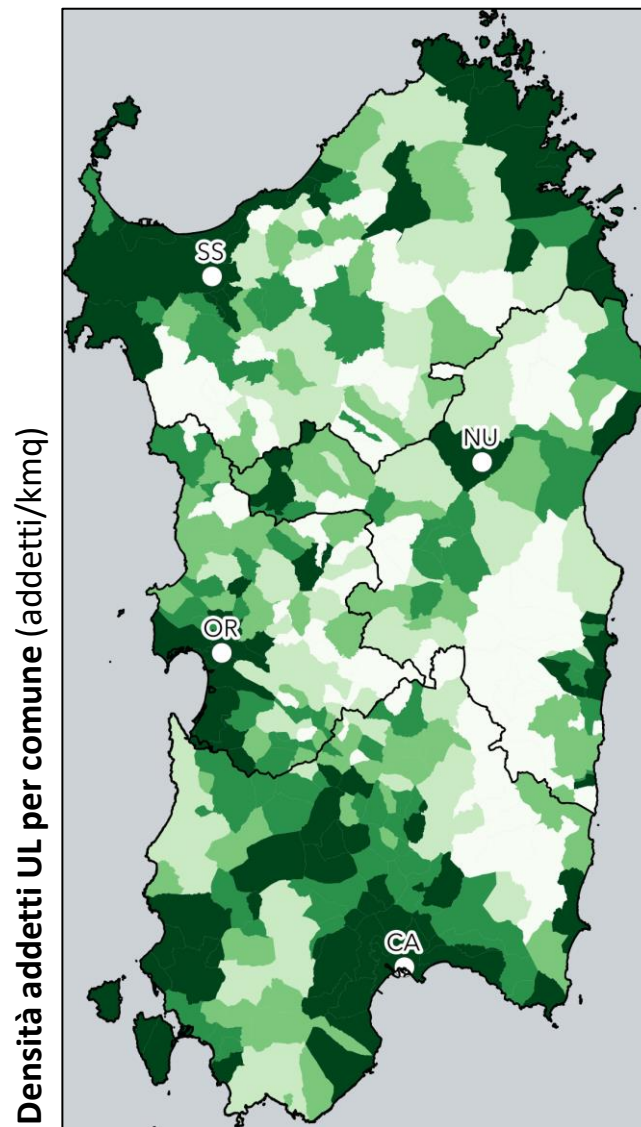
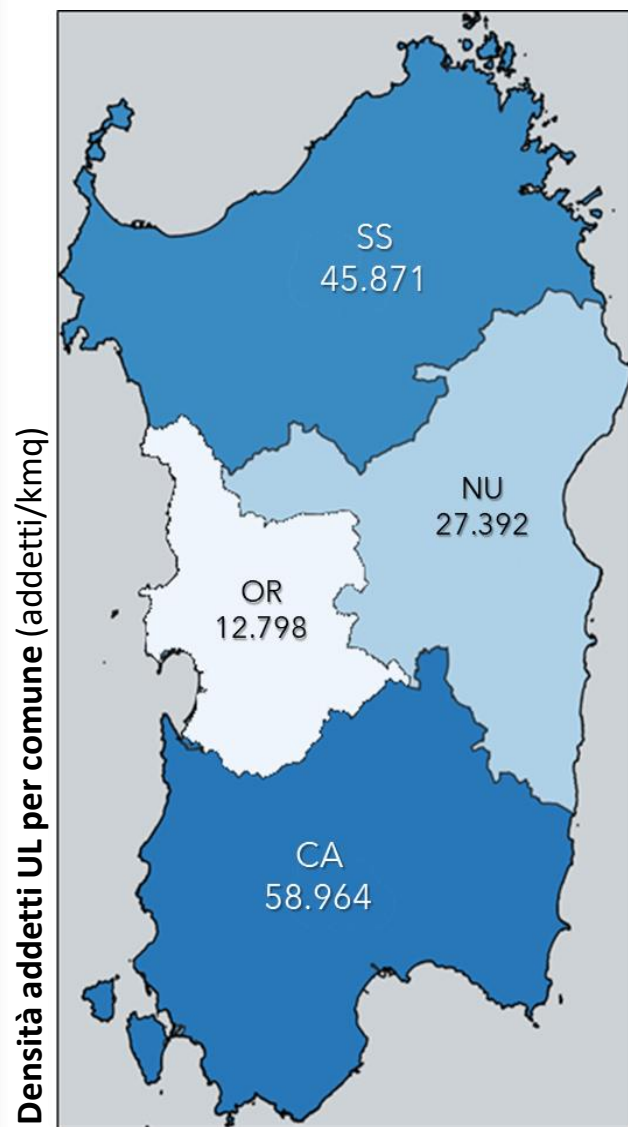
Il Libro bianco si sviluppa in un'ottica regionale e tiene conto delle strette interrelazioni tra le province e quindi dei fabbisogni di infrastrutture di collegamento tra i centri minori e le direttrici e i nodi della rete nazionale.



Il contesto di riferimento

- ☐ Il quadro economico
- ☐ Le specializzazioni produttive
- ☐ Il commercio estero
- ☐ Il sistema infrastrutturale

Il quadro economico



L'economia della Sardegna si basa prevalentemente sul **terziario**, anche se hanno una certa rilevanza l'industria e l'agroalimentare.

Nel 2020 il **PIL regionale** (32 miliardi) rappresentava l'1,9% del PIL Nazionale.

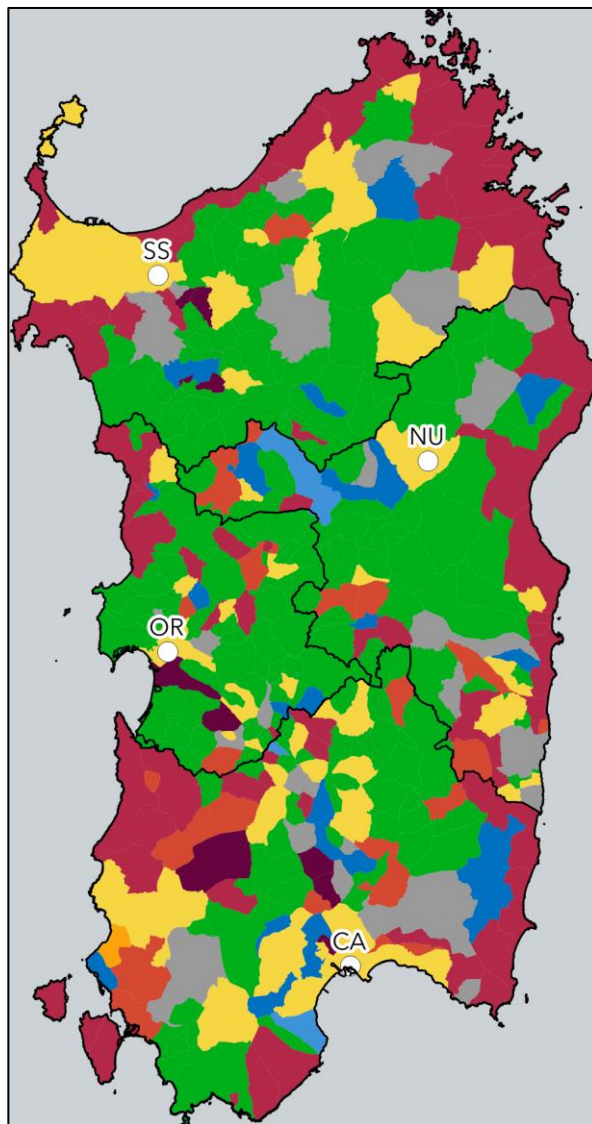
A causa delle ripercussioni del Covid, nel 2020, il PIL regionale è diminuito dell'8,5%. E, secondo le stime della Banca d'Italia, anche nei primi mesi del 2021 l'economia si è mantenuta debole.

Le **imprese attive**, nel 2021, sono 145.025, concentrate per la maggior parte in provincia di Cagliari e Sassari. Rispetto al 2020 si è registrata una crescita del 2,20%

La **distribuzione degli addetti** per attività economica evidenzia il peso maggiore degli altri servizi con il 20,8%, seguiti dai servizi per l'accoglienza con il 20%.

Nelle province di Nuoro e Oristano c'è il maggior numero di addetti all'agricoltura in rapporto al totale regionale del settore.

Macro settore prevalente nel comune (per n° addetti)



Le specializzazioni produttive

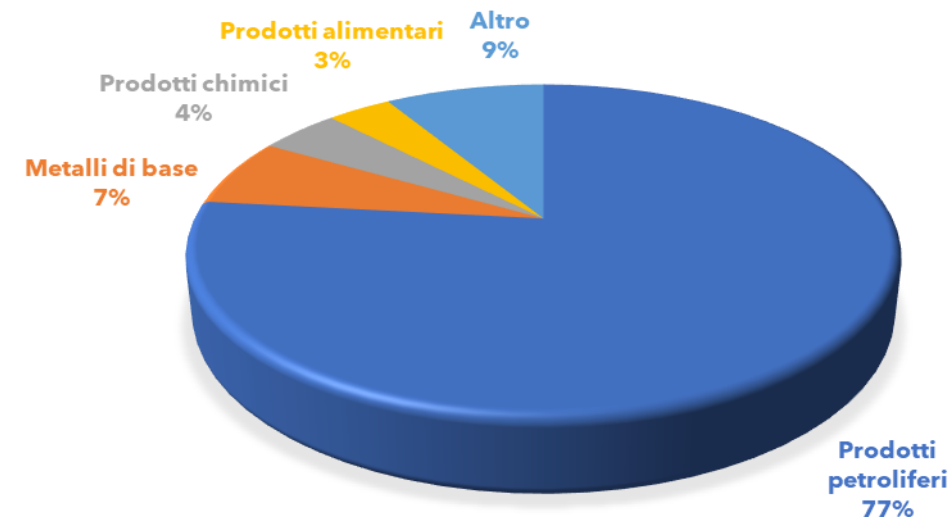
MACRO SETTORE	PESO %	CA	NU	OR	SS	SARDEGNA
AGRICOLTURA Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	7,9%	0,7	1,8	2,3	0,8	0,9
INDUSTRIA TRADIZIONALE Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	7,1%	0,9	1,3	1,2	0,9	0,7
INDUSTRIA SPECIALIZZATA Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.	2,5%	1,2	0,7	0,6	0,9	0,6
COSTRUZIONI Edilizia, servizi di ingegneria	11,4%	1,0	1,0	0,8	1,1	1,1
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE Attività di trasporto e magazzinaggio	11,5%	1,1	0,6	1,0	1,0	0,9
SERVIZI DI ACCOGLIENZA Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.	20,0%	0,9	1,2	0,8	1,2	1,3
COMMERCIO AL DETTAGLIO Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli	14,5%	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE Banche e assicurazione	2,1%	1,0	0,7	0,8	1,2	1,0
ATTIVITÀ AMBIENTALI Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia	2,2%	1,0	1,2	0,8	1,0	1,1
ALTRI SERVIZI Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	20,8%	1,2	0,7	0,8	0,9	1,0
TOTALE	100,0%	46,7%	13,4%	7,8%	32,2%	100,0%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, 2021

Il commercio estero

- ❖ Nel 2021, il commercio estero della Sardegna ha totalizzato un valore pari a **13,1 miliardi di euro**, recuperando in parte le perdite subite nel 2020 a causa della pandemia (+55,3%).
- ❖ Il saldo commerciale è stato negativo di 2 miliardi, per effetto delle importazioni dei prodotti delle estrazioni (6 miliardi).
- ❖ La propensione all'export nel 2020 è stata 0,12, ossia l'export ha contribuito per il 12% alla formazione del valore aggiunto regionale.
- ❖ L'insularità e la forte specializzazione del commercio estero condizionano la **scelta della modalità di trasporto** che è via mare per oltre il 90% degli scambi.
- ❖ La principale voce delle esportazioni sarde sono i **prodotti petroliferi** del polo di Cagliari Sarroch (4,2miliardi). Il resto (1.3 miliardi) è rappresentato da prodotti chimici, metalli di base e alimentari.
- ❖ Negli ultimi tre anni le **esportazioni agroalimentari** sono raddoppiate, dimostrando anche una certa resilienza rispetto agli effetti del Covid.

Focus sull'export



Modo di trasporto (export)

	3,4% (7,6% vs Ue)
	0,0% (0,0% vs Ue)
	95,8% (91,6% vs Ue)
	0,4% (0,1% vs Ue)
Altro	0,5% (0,7% vs Ue)

Destinazioni principali (2021)

		Francia 573 M€
		Spagna 538 M€
		USA 463 M€
		Marocco 362 M€
		Libia 354 M€

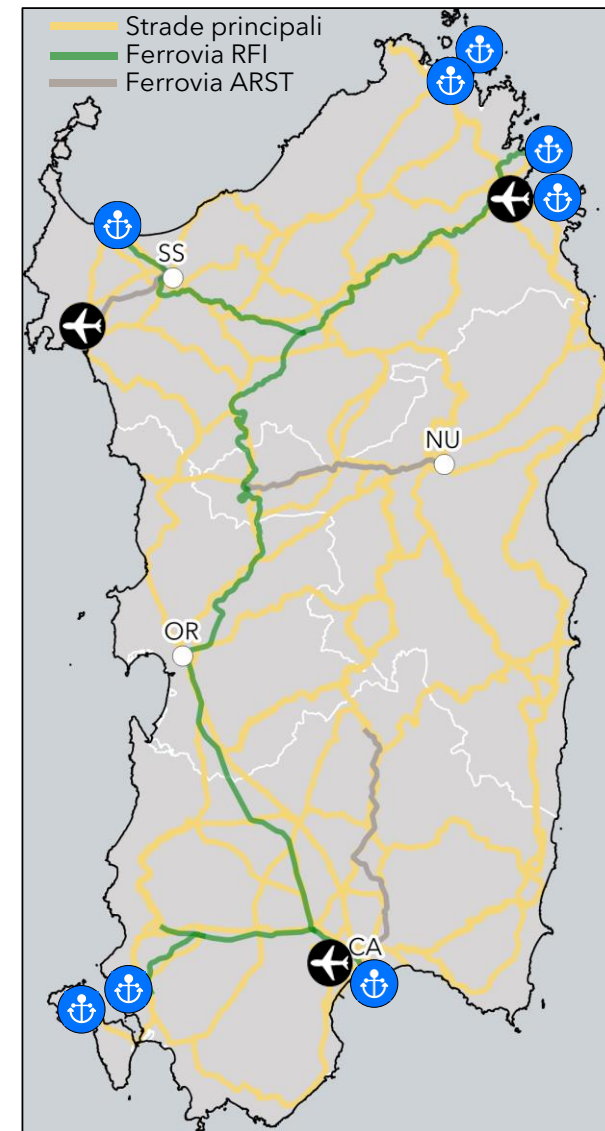
Fonte: Istat, 2021

Il sistema infrastrutturale

L'ossatura della rete infrastrutturale della Sardegna poggia su:

- **8.800 Km di rete stradale** di cui il 33% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas. Non sono presenti tratte autostradali.
- **427 Km di rete ferroviaria RFI** (scartamento ordinario), al 100% non elettrificata e solo il 12% a doppio binario. Sono presenti 45 stazioni per servizio viaggiatori di cui 9 medio/grandi (Sassari, Macomer, Oristano, S. Gavino, Decimomannu, Cagliari, Villamassargia, Iglesias, Carbonia Serbariu) rientrano nel piano RFI (Easy Station e Smart Station) che ne prevede l'adeguamento entro il 2026.
- Circa **160 km di rete ferroviaria ARST** (scartamento ridotto), nata per raggiungere le zone non attraversate dalla rete principale, è formata da tre tronchi non interconnessi tra loro.
- **8 porti principali amministrati dall'AdSP della Sardegna:** **Cagliari** (31 mln di tonnellate di merci, 109 mila Teu nel 2021), inserito nel Core Network europeo; **Olbia** (6,8 mln di tonnellate e 2,5 mln passeggeri), **Porto Torres** (2,8 mln di tonnellate e 838 mila passeggeri), **Golfo Aranci** (534 mln passeggeri) **Portovesme** (1,3 mln di tonnellate e 570 mila passeggeri) inseriti nel Comprehensive Network europeo; **Oristano** (1,7 mln di tonnellate), **Santa Teresa di Gallura** (114 mila passeggeri) e **Arbatax**.
- **3 aeroporti:** **Cagliari** (oltre 2,7 milioni pax, e circa 7 mila tonnellate di merci nel 2021), inserito nel Core Network europeo; **Olbia** (2 milioni di passeggeri nel 2021) e **Alghero** (circa un milione di passeggeri nel 2021), inseriti nel Comprehensive Network europeo.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie



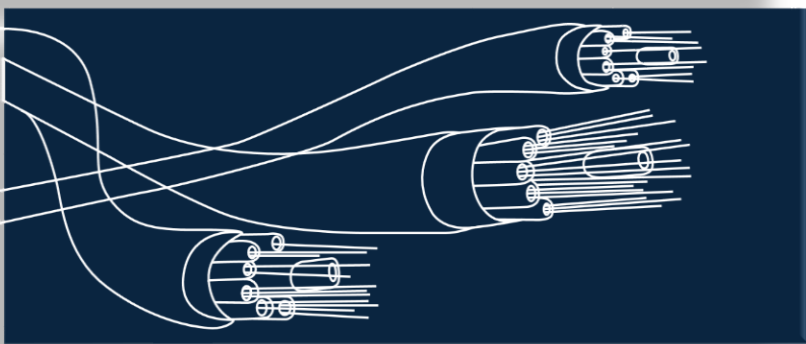
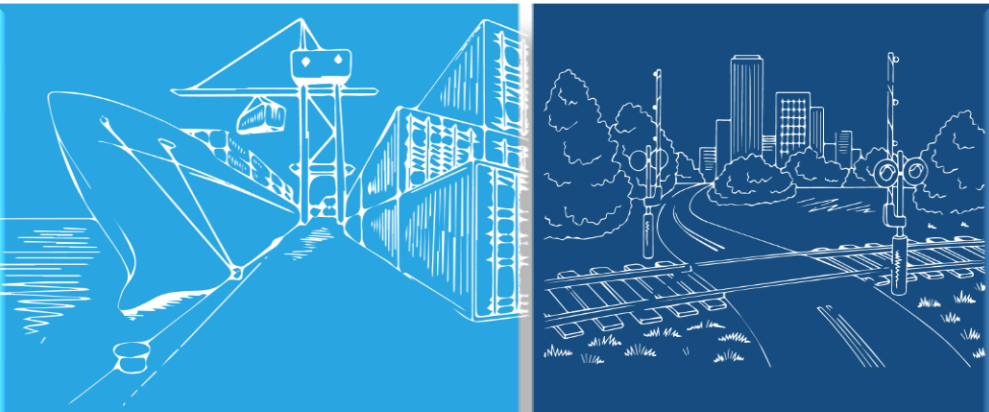
Le performance infrastrutturali

L'indicatore delle performance infrastrutturali, elaborato da Uniontrasporti nel 2020 fornisce indicazioni di sintesi sul posizionamento del sistema infrastrutturale regionale rispetto al più ampio contesto nazionale. L'indicatore è una combinazione di dati quantitativi e qualitativi che tiene conto non solo della territorialità dell'infrastruttura ma anche della sua capacità di attrazione rispetto ai territori limitrofi.

#	Prov.	Ranking nazionale					Indice sintetico
1°	CA	93°	82°	26°	76°	90°	87°
2°	SS	86°	93°	24°	97°	89°	92°
3°	OR	78°	88°	60°	89°	97°	94°
4°	NU	92°	99°	59°	93°	102°	97°

Tutte le province presentano un **ampio potenziale di sviluppo** che può essere valorizzato attraverso un'azione di coordinamento territoriale per l'**attrazione degli investimenti** necessari a creare una rete moderna, integrata e regionale.

- Nel complesso l'analisi evidenzia **una sostanziale arretratezza del sistema infrastrutturale sardo**. La dotazione risente della presenza di molte zone rurali o scarsamente popolate. Le prestazioni infrastrutturali sono ulteriormente penalizzate dall'esclusione dagli assi prioritari della rete TEN-T, nonostante la presenza nel nodo core di Cagliari.
- Le **infrastrutture stradali** sono penalizzate particolarmente dalla mancanza di tratte di rango autostradale e dalle limitate strategie di investimento.
- L'**infrastruttura ferroviaria** è totalmente non elettrificata e a singolo binario (se si esclude un tratto nella provincia di Cagliari), la funzionalità è limitata dalla scarsità dei servizi, soprattutto verso i capoluoghi e dal modulo inferiore a 380m. A livello di strategia non sono previsti investimenti consistenti.
- Per quanto riguarda i **porti**, Cagliari e Sassari si posizionano discretamente tra le province italiane, ma tutto il sistema portuale regionale risente di carenze dotazionali (accosti, capacità di stoccaggio, ecc.) e funzionali (volumi di traffico).
- Per quanto riguarda infine gli **aeroporti**, l'aspetto penalizzante rispetto alle altre province è soprattutto la mancanza di collegamenti strada/ferro con l'interno.



Le priorità infrastrutturali della Sardegna

- ❑ L'approccio metodologico
- ❑ Il quadro degli interventi strategici programmati (Mims)
- ❑ La programmazione regionale
- ❑ La concertazione territoriale
- ❑ I macro obiettivi (MO)
- ❑ Gli interventi prioritari
- ❑ Le tematiche complementari
- ❑ Le schede di dettaglio delle opere con priorità 1

L'approccio metodologico

Il trasporto e la logistica hanno acquistato, nel tempo, una rilevante importanza sociale ed economica perché permettono lo scambio di beni materiali e conoscenze contribuendo alla crescita della collettività. Sono attività trasversali che toccano ogni aspetto della quotidianità. Un ruolo fondamentale in questo scenario è svolto dalle infrastrutture che, secondo i paradigmi attuali, devono essere efficienti, accessibili, adeguate alla domanda espressa dal territorio e sostenibili dal punto di vista ambientale ed economico. Si tratta di un obiettivo che, per essere raggiunto, richiede che vengano individuate le **priorità di infrastrutturazione e le strategie per garantire certezza dei tempi di realizzazione degli interventi e un uso efficiente delle risorse**.

Un dato rilevante in questo momento storico è la **disponibilità di risorse** grazie al PNRR, ai fondi complementari e alla presenza di una strategia nazionale ed europea finalizzata a colmare il gap infrastrutturale tra nord e sud del Paese e a rendere più sostenibili le attività di trasporto. Dal PNRR arriveranno risorse per aggiornare i sistemi di sicurezza e l'adeguamento agli standard Ue delle tratte **Decimomannu-Carbonia Stato**, **Villamassargia-Domusnovas-Iglesias**, **Cagliari-Oristano** e per il potenziamento delle reti ferroviarie con il raddoppio della linea **Decimomannu - Villamassargia** e il **collegamento ferroviario con l'aeroporto di Olbia**. In ambito portuale sono previsti circa 70 milioni per l'elettificazione delle banchine, nell'ambito del programma cold ironing.

Questi interventi sono un'opportunità per cominciare, finalmente, a **ridurre la sperequazione nella distribuzione delle risorse rispetto al resto del Paese e ad avvicinare la Sardegna all'Europa**. Per questo motivo bisogna evitare gli errori del passato che hanno portato a programmazioni sbagliate e a una confusione e un disorientamento nelle procedure che hanno avuto come effetto più evidente l'incapacità di utilizzare e spendere correttamente le risorse disponibili.

L'approccio metodologico

L'approccio metodologico utilizzato per selezionare le priorità infrastrutturali della Sardegna si è, quindi, basato sui seguenti step:

- ❖ Definizione del **quadro degli interventi strategici** sul territorio della Sardegna contenuti negli strumenti di programmazione nazionali che mette in evidenza anche lo stato delle opere incompiute sul territorio. Una grande criticità è la mancanza di un piano regionale per la mobilità e i trasporti aggiornato;
- ❖ Identificazione e contestualizzazione delle **esigenze del sistema imprenditoriale** emerse a livello territoriale dall'attività di concertazione che si è svolta grazie all'iniziativa delle tre Camere di commercio;
- ❖ **Sintesi dei macro obiettivi** tenendo conto di una «vision regionale» (le strategie infrastrutturali hanno una valenza almeno regionale e necessitano di una concertazione sovraregionale);
- ❖ **Selezione delle priorità infrastrutturali** tenendo in considerazione alcuni criteri oggettivi minimi di priorità (tra i quali, lo scopo e la rilevanza territoriale dell'opera, la possibilità di agire nel breve, medio o lungo periodo, i fabbisogni a cui l'opera potrebbe dare risposta) a cui si sommano necessariamente altri criteri più qualitativi dettati dalla sensibilità del territorio.

Ciò ha portato a individuare due livelli di priorità:

- **Priorità 1** interventi di rilevanza almeno regionale e/o possibilità di azione nel breve periodo
- **Priorità 2** interventi di rilevanza almeno provinciale e/o possibilità di azione del medio periodo

L'analisi si completa con schede di dettaglio degli interventi classificati con **priorità 1**, lasciando a successivi approfondimenti le altre opere.

Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

Il quadro degli interventi programmati è l'elenco delle **opere ritenute indispensabili e strategiche per il territorio regionale che beneficiano di investimenti pubblici coordinati a livello nazionale**.

Il quadro di sintesi riportato nelle tabelle seguenti è stato ottenuto consultando diverse fonti tra cui:

- **SILOS** (Sistema informativo legge opere strategiche) curato dall'ufficio studi della Camera dei Deputati, contiene dati e informazioni sul complesso di infrastrutture contenute negli strumenti di programmazione (**ultimo aggiornamento 31/05/2022**);
- Allegato infrastrutture al **Documento di Economia e Finanza (DEF)**;
- **Contratti di Programma** tra gestori della rete, ferroviaria e stradale, e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (CdP RFI 2017-2021 parte investimenti agg. 2022-2026 e CdP Anas 2016-2020);
- **PNRR-PNC** - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e Piano Nazionale per gli investimenti Complementari (approvato il 13 luglio 2021);
- **DPCM Opere Commissariate** (DPCM 16 aprile 2021, 5 agosto 2021 e 11 maggio 2022) complessivamente, nel 2021, sono stati individuati 49 commissari a cui sono state affidate 102 opere. L'iter si è concluso a maggio 2022 con l'individuazione di ulteriori 12 commissari e altre 15 opere complementari o di sistema a interventi già commissariati.

Per ciascun intervento oltre alle informazioni di base (stato progettuale, costo, risorse finanziarie disponibili e anno di fine lavori previsto), viene evidenziato anche se si tratta di:

- opera da **MONITORARE [M]**, perché presenta elementi di criticità (di tipo politico/economico/finanziario), richiede ulteriori approfondimenti sulla funzionalità o di un ulteriore *spinta* da parte del territorio;
- opera inserita nel **PNRR-PNC [P]**;
- opera **COMMISSARIATA [C]**.

Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE FERROVIARIE	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
DIRETTRICE CAGLIARI-SASSARI/OLBIA					
Upgrading infrastrutturale e tecnologico della rete sarda					
Upgrading infrastrutturale e tecnologico della rete sarda 1ª fase: opere connesse all'arretramento della stazione di Olbia	Lavori in corso	32,91	100%	2022	M; P
Upgrading infrastrutturale e tecnologico della rete sarda 2ª fase	Lavori in corso	100	100%	Oltre 2022	P
Velocizzazione S. Gavino - Sassari - Olbia					
S. Gavino - Sassari - Olbia fasi prioritarie (variante Bauladu)	Progettazione definitiva	126,20	100%	2025	M
S. Gavino - Sassari - Olbia completamento	Progettazione preliminare	3,2	100%	n.d.	
Velocizzazione collegamenti nord-sud rete sarda					
Elettrificazione Cagliari - Oristano 1ª fase, potenziamento infrastrutturale Oristano-Ozieri Chilivani	Progettazione preliminare	108,80	100%	n.d.	
Velocizzazione Villamassargia - Carbonia	Progettazione preliminare	13	100%	n.d.	P

Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE FERROVIARIE	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
PRG Golfo Aranci	Progettazione preliminare	39	100%	n.d.	P
PRG di Chilivani	Progettazione preliminare	29	100%	n.d.	P
Elettrificazione Oristano - Macomer	Progettazione preliminare	52	100%	n.d.	P
Elettrificazione bacino del Sulcis	Progettazione preliminare	65	100%	n.d.	P
Raddoppio Decimomannu-Villamassargia (1 ^a e 2 ^a fase)	Progettazione preliminare	230	100%	n.d.	P
ARST: Interventi di potenziamento: collegamento ferroviario Alghero centro - Alghero aeroporto, con impianto di produzione idrogeno e materiale rotabile per la linea Sassari - Alghero - Aeroporto	Progettazione preliminare	140	100%	2026	P
ARST: SCMT della linea ferroviaria Cagliari - Isili e Macomer - Nuoro a adeguamento PP.LL intera rete ferroviaria	Progettazione preliminare	19,6	100%	n.d.	

Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 NODI URBANI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Programma città metropolitana di Cagliari					
Nodo ferroviario di Cagliari: upgrading infrastrutturale e tecnologico	Progettazione preliminare	47,5	2,2%	n.d.	
ARST - Trasporto rapido di massa città metropolitana di Cagliari					
Metropolitana leggera di Cagliari: linea tranviaria linea Quartu Sant'Elena con acquisto di 4 tram	Progettazione preliminare	129,91	100%	n.d.	
Metropolitana leggera di Cagliari: tranvia linea 3: realizzazione della linea tranviaria Repubblica - Bonaria - Matteotti	Lavori in corso	31,8	100%	2024	
Metropolitana leggera di Cagliari: linea tranviaria Bonaria - Poetto	Bando pubblicato (valutazione offerte 13.09.2022)	44,18	69%	n.d.	M
Metropolitana leggera di Cagliari: raddoppio linea tranviaria Caracalla- Gennari, completamento e adeguamento fermate, stazioni, reta di segnalamento, CRM	Lavori in corso	8,5	100%	n.d.	
Regione Sardegna - Completamento Sistema Metropolitano Area Metropolitana di Cagliari - Vesalio - Brotzu; Brotzu - Matteotti; Policlinico - Cittadella Universitaria	Studio di fattibilità	n.d.	n.d.	n.d.	

Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE STRADALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
SS131 Carlo Felice Cagliari - Sassari					
Lavori di ammodernamento e adeguamento dal km 23+885 al km 32+412 - Nuraminis - Villagrecia	Lavori in corso/prog. definitiva	69,381	100%	2023/n.d.	M
SS131 dal km 108+300 al km 146+800	Progettazione preliminare	0	0	n.d.	
SS131 dl km 146+800 al km 209+482 Macomer - Sassari	Progettazione preliminare	0	0	n.d.	
Adeguamento e messa in sicurezza dal km 108+300 al km 209+500 - risoluzione dei nodi critici - 1° - 2° - 3° Stralcio	Lavori in corso	170,7	100%	2023/n.d.	
SS291 della Nurra - 1° lotto da Alghero a Olmedo e 4° lotto Bretella per l'aeroporto	Progettazione esecutiva	150,062	100%	n.d.	
SS131-SS125 Interconnessioni con l'Aeroporto di Olbia Costa Smeralda - Lotti 1 e 2	Studio di fattibilità	0	0	n.d.	

Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE STRADALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Itinerario Sassari-Olbia - SS 597/199 Sassari-Olbia: potenziamento					
Adeguamento al tipo b (4 corsie) lotto 2 - tronco 1° - dal km 11+400 al km 21+800	Lavori in corso	110,346	100%	2024	
Adeguamento al tipo b (4 corsie) lotto 4 - tronco 2° - dal km 0+000 al km 9+510	Lavori in corso	81,412	100%	2024	
Adeguamento al tipo b (4 corsie) lotto 5 - tronco 2° - dal km 9+510 al km 18+999	Lavori in corso	59,992	100%	2022	M
Adeguamento al tipo b (4 corsie) lotto 6 - tronco 3° - dal km 0+000 al km 6+100	Lavori in corso	72,929	100%	2022	M
Ricostruzione del ponte sul Rio Enas (lavori di completamento del lotto 8)	Progettazione esecutiva	10,38	100%	2024	
Adeguamento e razionalizzazione degli impianti ai pannelli a messaggio variabile (pmv), controllo elettronico velocità e tvcc, dotazione di telecamere sull'intera infrastruttura	Progettazione esecutiva	5,375	100%	2025	
Completamento itinerario Sassari-Olbia - potenziamento messa in sicurezza SS 131 dal km 192+500 al km 209+500 - 1° e 2° lotto	Progettazione definitiva	519,38	17%	n.d.	

Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE STRADALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Completamento, adeguamento tratta Nuoro-Olbia-S. Teresa di Gallura (Adeguamento SS 131 DCN, SS 125 e 133 bis)					
Nuova SS125/133 bis Olbia-Palau. Adeguamento itinerario Olbia-Palau	Progettazione preliminare/definitiva	322,862	61%	n.d.	
Nuova SS125/133 bis Olbia-Palau. Sistemazione e messa in sicurezza della Palau-Santa Teresa di Gallura	Studio di fattibilità	0	n.d.	n.d.	
Completamento della circonvallazione di Olbia - Tratto intermedio della strada statale 131 DCN, del Tipo B di cui al DM 5.11.200	Studio di fattibilità	91,8	100%	n.d.	
Infrastruttura viaria Interconnessioni della 131 DCN con le principali arterie statali e provinciali confluenti nell'area urbana di Nuoro	Studio di fattibilità	0	n.d.	n.d.	
Potenziamento delle interconnessioni con le principali strade statali per razionalizzare la mobilità nell'area vasta di Cagliari					
Asse mediano di scorrimento di Cagliari	Progettazione preliminare	0	0	0	
SS554 Cagliaritana - Adeguamento dell'asse attrezzato urbano ed eliminazione delle intersezioni a raso - 1° intervento funzionale	Lavori in corso	147,026	100%	2024	
SS554 Cagliaritana - Adeguamento tra il km 0+500 e il km 18+000: Lotto 2	Progettazione definitiva	142,736	100%	n.d.	

Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE PORTUALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Porti del Nord Sardegna - Accordo Quadro per lavori di manutenzione	Bando di gara pubblicato	18,82	100%	n.d.	
Porto di Olbia					
Nuova stazione - Attrezzaggio centro Micaleddu	Progettazione preliminare	n.d.	n.d.	n.d.	
Centro intermodale	Progettazione preliminare	n.d.	n.d.	n.d.	
Porto di Golfo Aranci					
Denti attracco est-ovest e pontile	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	
Chiusura a set con opera a scogliera	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	
Dragaggio fondali	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	
Piazzali	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	
Porto di Porto Torres (Regione Sardegna)					
Realizzazione Molo sopraflutto 1° lotto funzionale	n.d.	31,63	100%	n.d.	
Realizzazione Molo sopraflutto levante - Completamento centro intermodale merci	Progettazione preliminare	n.d.	n.d.	n.d.	
Realizzazione prolungamento dell'Antemurale di Ponente	Esecutore individuato	32,26	100%	n.d.	

Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE PORTUALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Porto di Cagliari					
Opere di infrastrutturazione primaria avamposti del Porto Canale per attività cantieristica - 2ª fase - Avamposto est Porto Canale di Cagliari - Realizzazione distretto della cantieristica 2° lotto funzionale	Lavori in corso	31,33	100%	2024	
Banchinamento avamposto per navi ro-ro del Porto Canale (1ª fase e completamento)	Progettazione definitiva	100	100%	n.d.	P
Prolungamento della banchina sul lato nord-est del Porto Canale	Progettazione definitiva	33,72	n.d.	n.d.	
Infrastrutturazione aree retrostanti i nuovi banchinamenti del lato sud-ovest del bacino di evoluzione	n.d.	13,82	100%	n.d.	
ZES Sardegna - Accessibilità porto di Cagliari - Strada di collegamento del terminal ro-ro con lo svincolo sulla SS195	Progettazione preliminare	10	100%	n.d.	P
Realizzazione darsena per imbarcazioni di servizio a Porto Foxi - 1ª fase	Progettazione preliminare	25	n.d.	n.d.	
Progettazione preliminare prosecuzione del banchinamento del terminal rinfuse del Porto Canale	Studio di fattibilità	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE PORTUALI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Cold Ironing					
Porto di Cagliari - Porto storico - impianti di alimentazione elettrica navi in sosta	Progettazione preliminare	20,9	100%	n.d.	P
Porto di Cagliari - Porto canale - impianti di alimentazione elettrica navi in sosta	Progettazione preliminare	12,22	100%	n.d.	P
Porto di Olbia - Isola Bianca - impianti di alimentazione elettrica navi in sosta	Progettazione preliminare	21,56	n.d.	n.d.	P
Porto di Golfo Aranci - Isola Bianca - impianti di alimentazione elettrica navi in sosta	Progettazione preliminare	2,4	100%	n.d.	P
Porto di Porto Torres - impianti di alimentazione elettrica navi in sosta	Progettazione preliminare	12,75	100%	n.d.	P
Porto di Santa Teresa di Gallura - impianti di alimentazione elettrica navi in sosta	Progettazione preliminare	0,5	n.d.	n.d.	P
Porto di Portovesme - impianti di alimentazione elettrica navi in sosta	Progettazione preliminare	0,5	n.d.	n.d.	P

Quadro degli interventi strategici programmati (Mims)

 OPERE AEROPORTUALI/ALTRI INTERVENTI	AVANZAMENTO DEL PROGETTO	COSTO (M€)	FINANZIATI	FINE LAVORI	AZIONE
Collegamento ferroviario aeroporto di Olbia	Studio di fattibilità	183	100%	n.d.	P
Ciclovia della Sardegna	Progettazione definitiva	340	14,6%	n.d.	P

La programmazione regionale

In attesa del completamento di un nuovo Piano Regionale dei Trasporti, la Regione Sardegna sta finanziando una serie di investimenti su infrastrutture, alcune immediatamente cantierabili, utilizzando tutte le linee di finanziamento possibili compreso il PNRR. L'approccio scelto dall'ente regionale è finanziare le progettazioni e dare a tutti gli enti locali la possibilità di partecipare ai bandi e di dotarsi dello strumento della progettazione.

La precedenza viene data alle **progettazioni degli interventi sulle strade di competenza degli Enti locali** che presentano maggiori criticità sotto l'aspetto sia della sicurezza che dell'incidentalità e dei tempi di percorrenza, oltre che al completamento di opere incompiute capaci di mitigare i disagi per gli abitanti e per il settore produttivo locale in ambiti di particolare isolamento fisico dei luoghi.

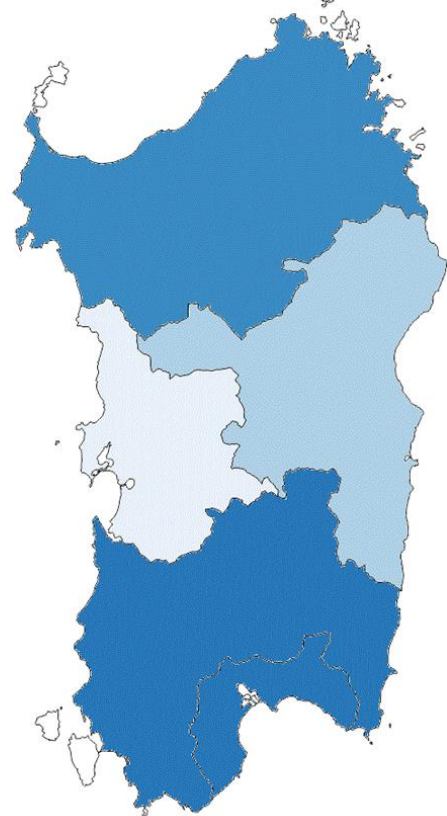
La Regione è impegnata anche nella realizzazione di uno studio di fattibilità tecnica ed economica per la **costruzione della Trasversale sarda che collegherà Oristano a Tortolì**.

Recentemente sono stati approvati investimenti per 4,5 milioni di euro per le progettazioni di nuove opere, di cui 2 milioni e mezzo stanziati per il 2022 e gli altri 2 milioni per il 2023.

La legge regionale n.17 del 22 novembre 2021 (legge Omnibus) ha inoltre stanziato risorse pari a 30.265.000 euro per l'attuazione di un **programma di interventi di interesse regionale e locale** finalizzato alla manutenzione e al miglioramento della viabilità e ora messe a bando. A giugno 2022 sono stati approvati i criteri di ammissibilità, di valutazione e di equità del bando tramite cui verranno erogate le risorse per interventi che riguarderanno la viabilità dei Comuni, delle Città Metropolitane e delle Province.

La concertazione territoriale

In quanto rappresentante degli attori economici, uno dei compiti del sistema camerale è mantenere viva l'attenzione sui temi strategici, soprattutto in un territorio difficile come la Sardegna. La problematica delle infrastrutture è centrale nell'azione camerale perché è strettamente connessa all'economia. Per questo motivo su iniziativa delle Camere di commercio sarde sono stati organizzati tre tavoli di confronto territoriale – uno per ciascuna Camera – che hanno messo insieme gli attori locali al fine di elaborare una lista delle priorità di intervento in tema di infrastrutture che sia anche in grado di valorizzare l'identità e la vocazione di ciascuna provincia.



Le difficoltà oggettive di spostarsi in tempi ragionevoli sul territorio e dal territorio verso destinazioni nazionali e internazionali, la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci limitano fortemente le potenzialità nel relazionarsi con il resto dell'Italia e con l'Europa di una regione che vanta numerose risorse industriali e turistiche di eccellenza.

Il sistema imprenditoriale della Sardegna ritiene prioritario **superare la condizione di isolamento** intervenendo con la massima urgenza sul piano infrastrutturale, attraverso soluzioni progettuali pragmatiche, finanziariamente sostenibili e realizzabili nel breve periodo, che accelerino il processo di modernizzazione delle reti infrastrutturali e favoriscano l'attrazione di investimenti, l'insediamento di nuove imprese e allo stesso tempo arrestino il fenomeno dello spopolamento e l'impoverimento del tessuto economico.

I macro obiettivi (MO)

Per la Sardegna la tematica dell'isolamento può essere declinata in due modi. Da un lato c'è la difficile accessibilità delle aree interne, in particolare nella parte nord che di fatto isola aree di grande potenzialità economica e lede il diritto di quanti vi abitano a una mobilità veloce e sostenibile, al pari di quanti abitano nelle città e nei grandi centri urbani. Dall'altro lato c'è l'isolamento rispetto al resto del continente, condizionato dall'insularità, messo a rischio negli ultimi anni anche dalle problematiche legate alle società che gestiscono i servizi di collegamento marittimo e aeroportuale in regime di continuità territoriale.

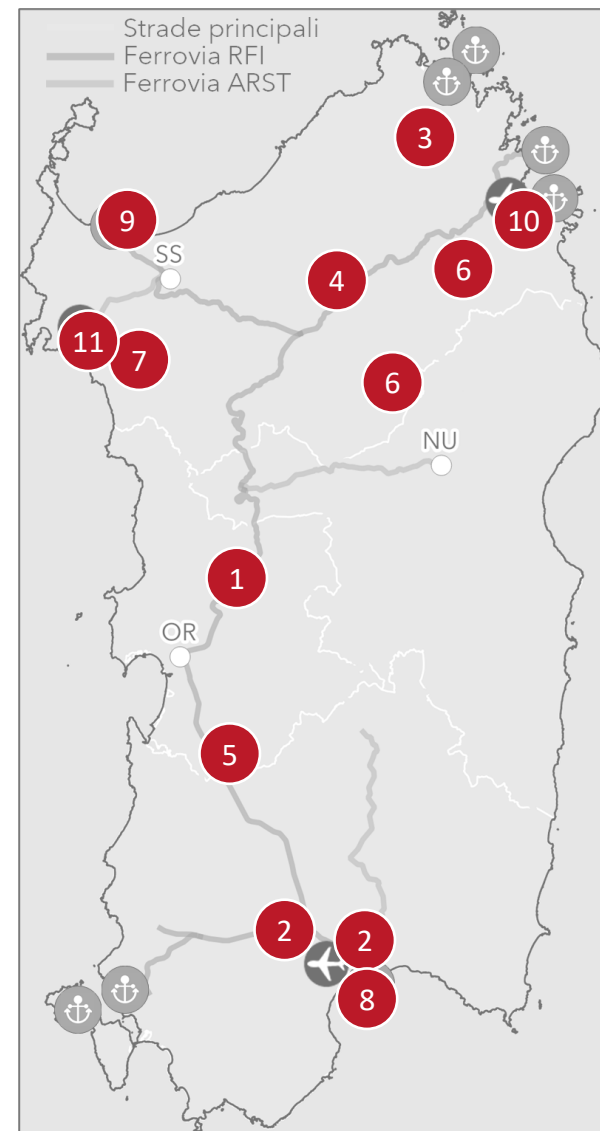
Per questi motivi i macro obiettivi regionali che la strategia infrastrutturale dovrebbe perseguire riguardano:

- **MO1 - Garantire l'accessibilità delle aree interne e dei poli produttivi** attraverso il potenziamento della rete stradale e ferroviaria principale, ma senza trascurare la viabilità secondaria e di accesso ai principali poli produttivi e ai capoluoghi e creando una rete di sotto servizi necessari alla fluidità degli spostamenti.
- **MO2 - Connettere la Sardegna al resto del continente e ai mercati nazionali e internazionali** mediante il rafforzamento in particolare delle vie di collegamento a porti e aeroporti, sia per le merci che per i passeggeri. In questo macro obiettivo rientrano anche le azioni politiche volte ad assicurare un sistema di continuità territoriale efficiente.

Gli interventi prioritari

In Sardegna sono stati individuati 11 interventi con **livelli di priorità 1**

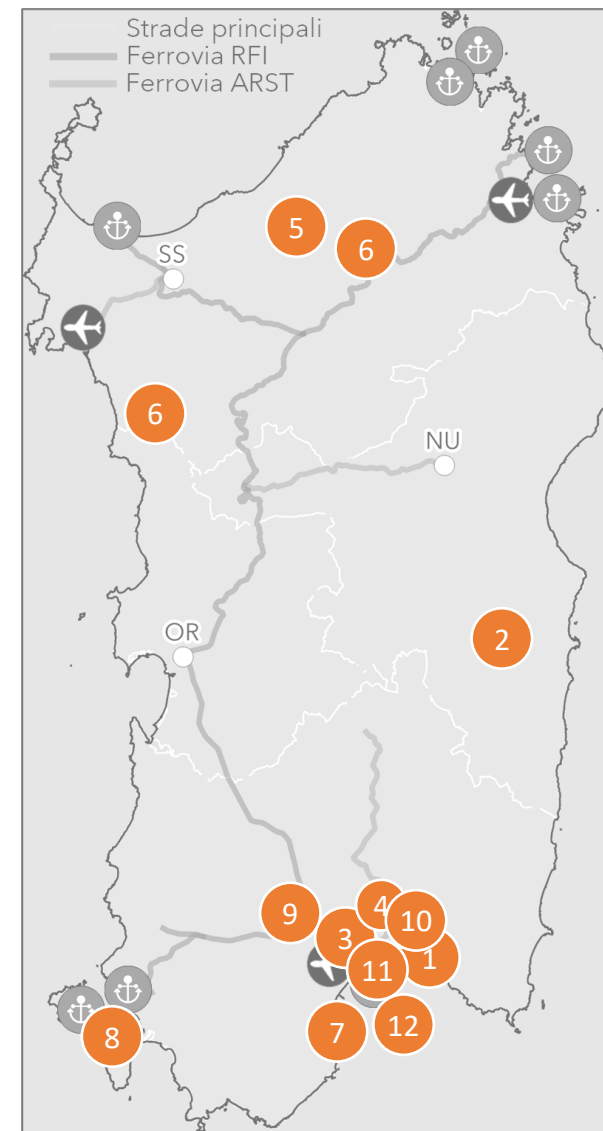
MO	Intervento	N° rif. mappa
1	S. Gavino - Sassari - Olbia fasi prioritarie (variante Bauladu, Variante Bonorva - Torralba)	<u>1</u>
1	Raddoppio Decimomannu - Villamassargia 1ª fase	<u>2</u>
1	Completamento e adeguamento della tratta Nuoro - Olbia - Santa Teresa di Gallura	<u>3</u>
1	Potenziamento itinerario Sassari - Olbia - SS597/SS199	<u>4</u>
1	SS131 Carlo Felice - Completamento lavori di ammodernamento e adeguamento	<u>5</u>
1	Collegamento Sassari - Olbia e Sassari - Nuoro: completamento opere stradali	<u>6</u>
2	SS291 della Nurra - Completamento lotti 1 e 4	<u>7</u>
2	Adeguamento impianti portuali di Cagliari	<u>8</u>
2	Porto Torres: completamento prolungamento antemurale di Ponente	<u>9</u>
2	Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Olbia	<u>10</u>
2	Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Alghero	<u>11</u>



Gli interventi prioritari

In Sardegna sono stati individuati 12 interventi con **livelli di priorità 2**

MO	Intervento	N° rif. mappa
1	SS125 Orientale Sarda - connessione tra SS554 e nuova SS554	1
1	SS389 di Buddusò e del Correbo - tronco Villanova -Lanusei-Tortolì: lotto Bivio Villagrande-Svincolo Arzana.	2
1	SS195 Sulcitana - collegamento con la SS130 e aeroporto di Cagliari Elmas - opera connessa Nord	3
1	SS128 Centrale Sarda - Lotto 0 Bivio Monastir e Bivio Senorbì - 1° stralcio	4
1	SS127 Settentrionale Sarda - Tratto Scala Ruja - Tempio 1° Lotto - 2° stralcio - parte A: Tratto Scala Ruja Fumosa e bretella di collegamento alla SS127 e completamento circonvallazione Tempio	5
1	SS129/bis - Sindia - Suni	6
1	SS195 Sulcitana - demolizione e ricostruzione dei ponti in corrispondenza del Rio San Girolamo al km 12+650 e del Rio Masone Ollastu al km 13+250	7
1	SS126 dir. Sud Occidentale Sarda - Adeguamento della tratta Sant'Antioco - Calasetta	8
1	SS130 Iglesiente - Eliminazione incroci a raso da Cagliari a Decimomannu 1° lotto e Completamento e adeguamento svincoli tratta Cagliari a Decimomannu	9
1	SS544 Cagliaritana - ammodernamento dell'asse viario	10
1	Completamento tramvie di Cagliari	11
1	Upgrading infrastrutturale e tecnologico del nodo di Cagliari	12



Le tematiche complementari

Le tematiche complementari sono interventi di portata più generale che richiedono principalmente e preventivamente azioni di governance. Dai tavoli di confronto sono emerse le seguenti tematiche:

- ❑ Migliorare l'**accessibilità di porti e aeroporti** intervenendo anche sulla segnaletica stradale e su tutti quei servizi che facilitano la capacità di orientarsi di chi arriva in Sardegna dall'esterno.
- ❑ Dare priorità al progetto di una rete ferroviaria regionale moderna e capillare che annulli il gap creato dalla mancanza di collegamenti tra i principali porti e aeroporti dell'isola.
- ❑ Creare le condizioni per avere una **massa critica di merci** che si sposta via mare, per rendere competitivi i porti regionali in termini di costi delle operazioni rispetto agli altri porti nazionali.
- ❑ Valorizzazione della **rete dei porti turistici** che è un asset regionale strategico per il turismo e per lo sviluppo economico e sociale.
- ❑ Ai fini dello **sviluppo delle aree interne e dei poli produttivi** è importante adeguare non solo la viabilità ma anche le infrastrutture per la **digitalizzazione**. In molte zone manca addirittura un collegamento telefonico sufficiente.
- ❑ Nel quadro più ampio della dotazione infrastrutturale delle aree più interne bisogna considerare anche le **infrastrutture per l'energia**. In Sardegna molte aziende agro-pastorali e agroalimentari sono localizzate in aree rurali dove è difficile collegarsi a reti di produzione e distribuzione di energia derivante da fonti rinnovabili.
- ❑ Investire sulla **formazione del capitale umano**, fornendo competenze adeguate ai giovani affinché possano rispondere ai fabbisogni di conoscenza e capacità richiesti dalle imprese e dalla Pubblica Amministrazione per colmare un gap formativo rispetto al resto dell'Europa.

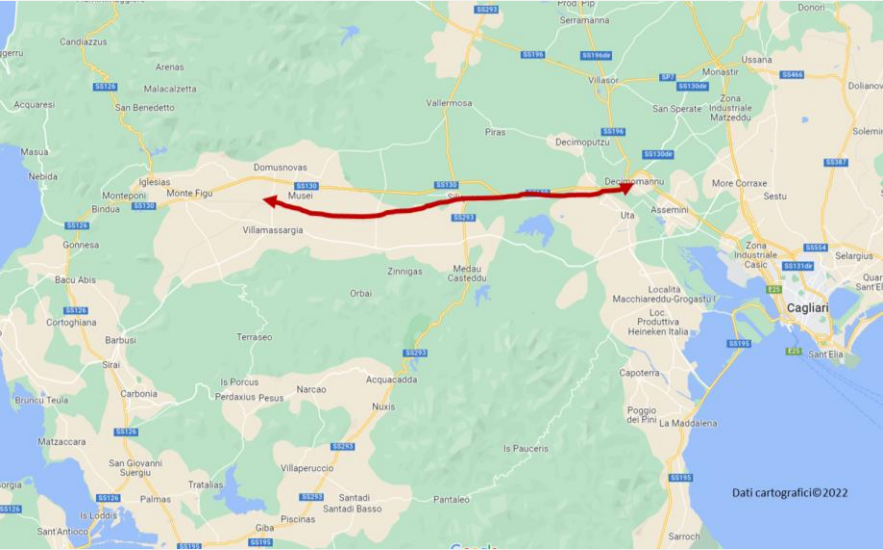
Le tematiche complementari

- ❑ Rivedere la **governance** complessiva del sistema non solo in termini di traduzione della progettazione in attività concrete, ma anche nella fase decisionale a monte.
- ❑ **Semplificazione del codice degli appalti** al fine di avere strumenti pianificatori adeguati alle esigenze attuali sia dal punto di vista di adeguamento dei prezzi che tengano conto di tutte le oscillazioni dei mercati dovute a eventi imprevedibili, sia dal punto di vista della nuova normativa in campo ambientale.
- ❑ Migliorare l'**informazione sulle misure e sui fondi messi a disposizione** dal MISE e dagli enti locali per consentire alle imprese un maggior utilizzo delle opportunità di finanziamenti degli investimenti in transizione energetica, digitale e formazione.
- ❑ Rafforzare la governance sulla **continuità territoriale** affinché non sia una diseconomia ma un fattore di sviluppo e competitività del sistema produttivo sardo. La tematica riguarda particolarmente i vettori aerei per quanto riguarda la mobilità delle persone e il vettore marittimo per le merci.
- ❑ Mettere al centro dell'azione politica il concetto di **perequazione territoriale** non solo in riferimento alle aree più deboli della regione rispetto alle città capoluogo e/o di maggiore attrattività, per evitare che vengano abbandonate, ma anche in riferimento alla Sardegna rispetto alle altre regioni del Mezzogiorno, in ottica di una più equa ripartizione delle risorse, secondo criteri che non vadano ulteriormente a marginalizzare la regione che presenta gap infrastrutturali accumulati da decenni e dovuti anche a condizioni geografiche svantaggiate.
- ❑ Mettere in atto azioni di lobby affinché la Sardegna sia inserita a tutti gli effetti nelle **reti TEN-T**.

Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

1		Opera ADEGUAMENTO S. GAVINO – SASSARI – OLBIA FASI PRIORITARIE (VARIANTE BAULADU, VARIANTE BONORVA - TORRALBA)		Rilevanza REGIONALE	Stato PROGETTAZIONE DEFINITIVA	Macro obiettivo GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE E DEI POLI PRODUTTIVI
				Descrizione Il progetto rientra nel programma di potenziamento della rete ferroviaria sarda e prevede la realizzazione di due varianti di tracciato nei pressi delle località di Bauladu e Bonorva: - la variante di tracciato di Bauladu si innesterà al km 108+400 della linea Oristano – Ozieri Chilivani lato sud e al km 118+000 lato nord; ha una lunghezza di 7 km, di cui 3,3 km in galleria. Il progetto prevede anche la realizzazione della nuova stazione di Bauladu perché l'attuale insiste sul tracciato da dismettere; - la variante di tracciato di Bonorva – Torralba si innesterà al km 180+700 della linea Oristano – Ozieri Chilivani, subito a valle della stazione di Bonorva lato sud e al km 190+500 lato nord. L'attuale tracciato costeggia il monte Martis, per una lunghezza di circa 10 km, mentre la variante di tracciato di 5,5 km lo attraverserà, garantendo una riduzione di percorso di circa 5 km.		
Costo		129,4	M€	Benefici La velocità di rango C dell'attuale tracciato è di 85 km/h, mentre quella del nuovo tratto sarà di 160 km/h , ciò consentirà di velocizzare i collegamenti di estremità e di offrire servizi più performanti in termini qualitativi e quantitativi.		
Copertura		100	%	Azioni Il progetto è in attesa del provvedimento di VIA del Ministero dell'ambiente di concerto con il Ministero dei beni culturali. In considerazione delle ricadute positive sulla velocizzazione dei servizi di mobilità ferroviaria, si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.		
Fine lavori		2025				
Criticità		-				
Doc. programmazione		CdP RFI 2022 - 2026				
Note		-				

Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

2	Opera RADDOPPIO DECIMOMANNU - VILLAMASSARGIA 1^A FASE	Rilevanza PROVINCIALE	Stato IN CORSO DI REALIZZAZIONE	Macro obiettivo GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE E DEI POLI PRODUTTIVI
		Descrizione L'intervento si estende per circa 30 km e prevede il raddoppio di binario tra Decimomannu e Villamassargia e la soppressione dei passaggi a livello esistenti. La linea sarà caratterizzata da un sistema di esercizio in telecomando con tecnologia innovativa di Sistema di Comando e Controllo Multistazione (SCC- M/ACCM) per la gestione centralizzata dei treni e sistema di informazione al pubblico. La prima fase consiste nel raddoppio della tratta Decimomannu - Siliqua. Il costo complessivo dell'intervento comprensivo di prima e seconda fase è di 230M€. L'intervento risulta finanziato per un valore di 130 milioni di euro con risorse a valere su fondi PNRR.		
		Benefici Sulla tratta confluiscono attualmente i servizi Cagliari-Iglesias e Cagliari-Carbonia. Gli interventi permetteranno un incremento di capacità creando le condizioni per il potenziamento del servizio sulle relazioni Cagliari-Carbonia/Iglesias. A regime si potrà avere un cadenzamento a 30'. L'opera consente anche il consolidamento e l'incremento dello shift modale per gli spostamenti sia pendolari che turistici. Tra i benefici c'è anche l'aumento della qualità dei servizi e della regolarità.		
Costo		230,0	M€	
Copertura		100	%	
Fine lavori		2026		
Criticità		-		
Doc. programmazione		Accordo Quadro TPL tra RFI e Regione Sardegna		
Note		Intervento finanziato con fondi PNRR/PNC		

Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

3

Opera

**ADEGUAMENTO
COMPLETAMENTO E ADEGUAMENTO
DELLA TRATTA NUORO - OLBIA -
SANTA TERESA DI GALLURA**

Costo	322,9	M€
Copertura	61	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Tecnica	
Doc. programmazione	CdP Anas 2016 - 2020	
Note	-	

Rilevanza REGIONALE

Stato PROGETTAZIONE PRELIMINARE

Macro obiettivo GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE E DEI POLI PRODUTTIVI

Descrizione

Il progetto prevede l'adeguamento delle SS131 bis, SS125 e SS133 bis. In particolare sono previsti la realizzazione della nuova SS125/133 bis Olbia-Palau e l'adeguamento dell'itinerario Olbia -Palau. Il progetto preliminare suddivide l'intervento in 5 lotti funzionali e riguarda i lavori di adeguamento, parte in variante e parte in sede, della tratta Olbia-Palau, con caratteristiche geometriche stradali suddivise in due tratti distinti (lotti 1, 2 e 3 a quattro corsie - lotti 4 e 5 a due corsie). A livello di studio di fattibilità c'è la sistemazione e messa in sicurezza della tratta Olbia - Santa Teresa di Gallura.

Benefici

Il collegamento Nuoro-Olbia-Santa Teresa di Gallura rappresenta un itinerario stradale di importanza strategica per l'intero assetto viario del settore nord orientale della Regione Sardegna. Questo asse soddisfa le necessità di collegamento fra il principale agglomerato urbano della zona di Olbia e i centri minori di Golfo Aranci, Arzachena, Palau, S. Teresa di Gallura, La Maddalena e si inserisce nell'importante contesto viario dei collegamenti nazionali e internazionali, con la Corsica e con l'isola di La Maddalena. Inoltre, costituisce il tratto conclusivo dell'itinerario regionale Cagliari-Oristano-Nuoro-Olbia-Arzachena-Palau-S. Teresa di Gallura il cui completamento è necessario per il progresso dei sistemi produttivi e abitativi.

Azioni

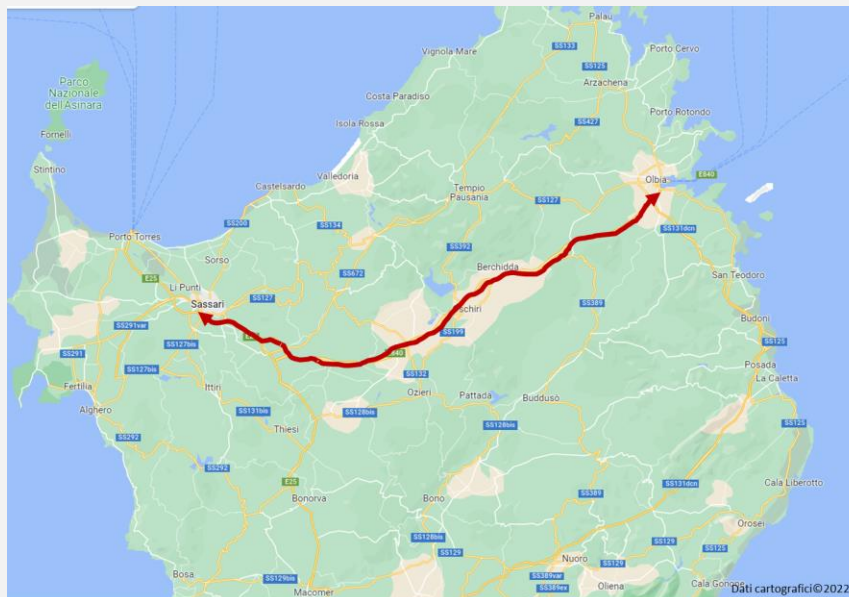
In considerazione dell'importanza che l'asse viario riveste per la Gallura e delle ricadute positive sui servizi di mobilità stradale si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.

Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

4



Opera
POTENZIAMENTO ITINERARIO SASSARI
- OLBIA - SS597/SS199



Costo	859,8	M€
Copertura	50	%
Fine lavori	2025/n.d.	
Criticità	Finanziaria	
Doc. programmazione	FSC-Fondi Piano Nazionale per il Sud, FSC 2014-2020-PO Infrastrutture	
Note	-	

Rilevanza
PROVINCIALE

Stato
LAVORI IN
CORSO/PROGETTAZI
ONE DEFINITIVA

Macro obiettivo
GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE
AREE INTERNE E DEI POLI PRODUTTIVI

Descrizione

Il collegamento esistente è rappresentato da una strada a carreggiata unica a due corsie, con velocità di percorrenza piuttosto basse (fino a 80-90 km/h al massimo), con svincoli spesso realizzati mediante intersezioni a raso. L'ammmodernamento dell'itinerario rientra tra le disposizioni urgenti di protezione civile per fronteggiare l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nella provincia di Sassari e consiste in un adeguamento al tipo B (4 corsie) suddiviso in 10 lotti, a cui si aggiunge l'intervento di adeguamento del Ponte sul Rio Padrongianus in territorio di Olbia sulla SS125.

Successivamente il progetto è stato integrato con due nuovi lotti relativi al completamento e messa in sicurezza della SS131 dal km 192+500 al km 209+500 che si trovano nella fase di progettazione definitiva e sono finanziati al 20% circa.

Attualmente risultano da completare i lavori compresi nei lotti 2 - 4 - 5 - 6 - 8, oltre all'avvio dei due nuovi lotti per un importo complessivo di circa 860 milioni.

Benefici

La strada Sassari-Olbia costituisce il principale collegamento trasversale interno tra la costa occidentale e quella orientale del Nord della Sardegna. Risulta strategica per lo sviluppo e le prospettive di crescita dell'isola, considerato che collega due città importanti del nord della Sardegna, due porti (Olbia e Porto Torres) e due aeroporti (Olbia e Alghero).

Azioni

In considerazione dell'importanza che l'asse viario riveste per l'area e delle ricadute positive sui servizi di mobilità stradale si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.

Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

5

Opera

SS131 CARLO FELICE -
COMPLETAMENTO LAVORI DI
AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO

Costo	240,1	M€
Copertura	100	%
Fine lavori	2023/n.d.	
Criticità	-	
Doc. programmazione	CdP Anas 2016-2020, Allegato Infrastrutture DEF 2022	
Note	-	

Rilevanza

REGIONALE

Stato

LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo

GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE
AREE INTERNE E DEI POLI PRODUTTIVI

Descrizione

Il progetto di adeguamento e messa in sicurezza della SS 131 “Carlo Felice” è un sistema complesso di interventi distribuiti su un territorio molto ampio, che comprende più province. Un primo progetto prevede la messa in sicurezza e la risoluzione dei nodi critici della SS131 dal km 108+300 al km 209+500 mediante la realizzazione di 6 nuovi svincoli, l'adeguamento di 21 svincoli esistenti, la riqualificazione delle strade provinciali SP124 e SP125, la sistemazione degli accessi diretti sulla SS131 e l'adeguamento della viabilità a servizio degli accessi chiusi, l'inserimento di nuove piazzole di sosta e la realizzazione di impianti di illuminazione in tutte le intersezioni. Il progetto riguarda 24 comuni nel territorio di 3 province. Un secondo progetto riguarda lavori di ammodernamento e adeguamento tra il km 23+885 e il km 47+000, e comprendeva originariamente tre lotti: tratta Nuraminis - Villagrecia, svincolo Villasanta e variante abitato di Sanluri, di cui gli ultimi due completati. L'ammontare residuo dei lavori da completare è di circa 240 milioni.

Benefici

L'intervento è inserito tra gli interventi prioritari sulla rete stradale nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2022, insieme al completamento dell'itinerario Sassari-Olbia.

Il completamento dei lavori permetterà l'eliminazione dei colli di bottiglia e delle criticità che attualmente rendono difficili i collegamenti tra la parte nord e sud della Sardegna. La velocizzazione dei collegamenti avrà anche benefici ambientali derivanti dalla minore congestione.

Azioni

In considerazione dell'importanza che l'asse viario riveste per i collegamenti nord-sud della Sardegna e delle ricadute positive sui servizi di mobilità stradale si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.

Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

6



Opera
COLLEGAMENTO SASSARI - OLBIA E
SASSARI - NUORO: COMPLETAMENTO
OPERE STRADALI



Fonte: GalluraOggi

Costo	n.d.	M€
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Tecnica, finanziaria	
Doc. programmazione	-	
Note	-	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
LAVORI IN CORSO

Macro obiettivo
GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE
AREE INTERNE E DEI POLI PRODUTTIVI

Descrizione

La parte nord della Sardegna è un'area a forte vocazione turistica e comprende le località più rinomate dell'isola oltre a essere la principale porta portuale e aeroportuale d'accesso dei turisti. Il reale punto debole è l'accessibilità e i tempi lunghi di realizzazione delle opere a causa della mancanza di risorse. Nel dettaglio la priorità d'intervento riguarda il completamento dei lavori sulle strade:

- SP90 Castelsardo - Santa Teresa di Gallura: a fine 2021 è stato aggiudicato l'appalto per la riqualificazione e messa in sicurezza della strada per un importo di 900.000 euro. Restano da reperire i fondi per l'allargamento a 4 corsie;
- Strada statale Fumosa che da Sassari porta a Tempio Pausania per la quale resta da completare l'ultimo tratto;
- Strada Abbasanta - Buddusò - Olbia: l'opera è stata parzialmente realizzata con un investimento di 14 milioni da fondi regionali e provinciali. I lavori hanno riguardato il 1° stralcio sulla tratta Alà dei Sardi - bivio Padru;
- Strada Sassari - Ozieri - Pattada - Nuoro (allacciamento SS128 bis): l'intervento rientra nel potenziamento della viabilità Sassari - Nuoro. Restano da realizzare il terzo e il quarto lotto per collegare Ozieri - Pattada alla strada a scorrimento veloce per Nuoro.

Benefici

Il completamento della rete viaria nella provincia di Sassari è strategico per la mobilità dell'intera isola, e in grado di generare benefici in termini sia di contrasto all'isolamento delle aree lontane dai capoluoghi, sia di sviluppo turistico.

Azioni

In considerazione dell'importanza che la rete viaria riveste per i collegamenti della Sardegna e delle ricadute positive sui servizi di mobilità stradale si ritiene opportuna un'attività di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.

Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

7



Opera
SS291 DELLA NURRA -
COMPLETAMENTO LOTTI 1 E 4



Costo	150,1	M€	Fonte: Google
Copertura	100	%	
Fine lavori	n.d.		
Criticità	Tecnica		
Doc. programmazione	-		
Note	-		

Rilevanza PROVINCIALE	Stato PROGETTAZIONE ESECUTIVA	Macro obiettivo CONNETTERE LA SARDEGNA AL RESTO DEL CONTINENTE E AI MERCATI NAZIONALI E INTERNAZIONALI
---------------------------------	--	--

Descrizione

L'intervento consiste nel completamento della nuova SS291 della Nurra e riguarda due lotti:

- lotto 1 tra Alghero e Olmedo che consiste nella realizzazione di una strada extra urbana principale di categoria B (due corsie per senso di marcia), un tronco di viabilità urbana di scorrimento veloce per la circonvallazione di Alghero e un tronco di raccordo tra i tratti precedenti della medesima circonvallazione, comprendente lo svincolo di Alghero;
- lotto 4, tra bivio Olmedo e l'aeroporto di Alghero Fertilia (bretella per l'aeroporto), che consiste nella realizzazione di una strada extra urbana secondaria di categoria C1 (una corsia per senso di marcia), e una bretella di allaccio con intersezione a rotatoria sulla SP42 da cui si raggiunge, mediante l'esistente viabilità, l'aeroporto di Fertilia. Il progetto prevede, inoltre, il ripristino delle viabilità locali per ricollegare proprietà private, terreni o viabilità esistenti, interrotte dall'inserimento della nuova strada, viadotti, gallerie artificiali, di cui una ferroviaria, sottovia stradale per il mantenimento o il ripristino di continuità delle viabilità locali o poderali interferite dal progetto, attraversamenti idraulici e faunistici, sottopassi pedonali, opere di sostegno.

Benefici

La nuova strada rappresenterà un collegamento veloce tra Sassari, Alghero e l'aeroporto di Fertilia.

Azioni

In considerazione delle ricadute positive sulla mobilità complessiva in un'area a forte rilevanza turistica, si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.

Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

8



Opera
ADEGUAMENTO IMPIANTI PORTUALI DI CAGLIARI



Fonte: Google

Costo	213,87	M€
Copertura	73	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Finanziaria, tecnica	
Doc. programmazione	DM 353 «Decreto porti»	
Note	Intervento finanziato con fondi PNRR/PNC	

Rilevanza
PROVINCIALE

Stato
LAVORI IN CORSO/PROG. DEFINITIVA

Macro obiettivo
CONNETTERE LA SARDEGNA AL RESTO DEL CONTINENTE E AI MERCATI NAZIONALI E INTERNAZIONALI

Descrizione

Il porto industriale di Cagliari viene utilizzato prevalentemente come terminal container per lo smistamento destinato ai principali porti del mondo e come attracco per le navi Ro-Ro che collegano Cagliari alla penisola. Di recente viene utilizzato anche da navi che sbarcano o imbarcano merci alla rinfusa.

I lavori in corso, iniziati a dicembre 2021, riguardano le opere di infrastrutturazione per la creazione del distretto della cantieristica - 2ª fase.

I lavori allo stato di progettazione definitiva riguardano:

- il banchinamento del nuovo Terminal Ro-Ro presso l'avamposto ovest del Porto Canale;
- il prolungamento della banchina sul lato nord-est del porto canale;
- l'infrastrutturazione delle aree retrostanti i nuovi banchinamenti del lato sud ovest del bacino di evoluzione del Porto Canale

Altri interventi, allo stato di progettazione preliminare, sono legati alla ZES Sardegna.

Benefici

Gli interventi sono finalizzati al potenziamento delle attività industriali e all'aumento della capacità del Porto Canale. Le opere realizzate saranno di supporto anche al "Distretto della Cantieristica" destinato a insediamenti industriali, artigianali e commerciali nel settore della cantieristica per la nautica da diporto, con particolare riferimento al refitting di megayacht.

Azioni

Il porto di Cagliari è la principale via di accesso delle merci in Sardegna da cui passa oltre il 70% dell'export della regione inoltre è inserito tra i nodi core della rete TEN-T. Per questo motivo si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.

Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

9



Opera

PORTO TORRES - COMPLETAMENTO
PROLUNGAMENTO ANTEMURALE DI
PONENTE



Fonte: Google

Costo	36,26	M€
Copertura	100	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Tecnica	
Doc. programmazione	Allegato Infrastrutture DEF 2022	
Note	-	

Rilevanza

PROVINCIALE

Stato

OPERA APPALTATA

Macro obiettivo

CONNETTERE LA SARDEGNA AL RESTO
DEL CONTINENTE E AI MERCATI
NAZIONALI E INTERNAZIONALI

Descrizione

Il progetto si compone di due macro opere:

- prolungamento dell’antemurale di Ponente: la nuova struttura è radicata all’esterno della diga di Ponente con un ampio raccordo e un andamento curvilineo con uno sviluppo complessivo di 680 m in modo da delimitare la nuova imboccatura più al largo dell’attuale e proteggere un ampio specchio acqueo avamportuale
- resecazione del molo di levante, che attualmente costituisce il molo di sottoflutto del porto, che ridurrà la lunghezza della banchina interna del molo (banchina Alti Fondali) di circa 80 m conservando una lunghezza di circa 380 m

Benefici

L’opera nasce dall’esigenza di garantire un’adeguata protezione alle banchine dell’antemurale di ponente dai venti provenienti dal primo quadrante. In mancanza di tale prolungamento, infatti, nei casi più critici rilevati negli ultimi anni, i venti di grecale hanno prodotto, in corrispondenza degli accosti, onde di altezza pari a circa 2,0 - 2,5 m, incompatibili con la presenza e lo stazionamento di qualsiasi natante.

Il progetto rientra nelle opere per migliorare l’accessibilità marittima del porto ed è compreso tra le opere prioritarie nell’Allegato Infrastrutture al DEF 2022

Azioni

L’iter di realizzazione è iniziato nel 2013. A gennaio 2019 è stato sottoscritto il contratto di appalto ma i lavori non sono ancora iniziati. In considerazione dell’importanza che l’intervento riveste per una migliore operatività del porto di Porto Torres si ritiene opportuna un’attività di monitoraggio.

Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

10

Opera
COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI OLBIA



Fonte: Google

Costo	183	M€
Copertura	100	%
Fine lavori	2026	
Criticità		
Doc. programmazione	Accordo Quadro TPL tra RFI e Regione Sardegna	
Note	L'importo del finanziamento a valere sul PNRR è di 130M€	

Rilevanza PROVINCIALE	Stato IN CORSO DI REALIZZAZIONE	Macro obiettivo CONNETTERE LA SARDEGNA AL RESTO DEL CONTINENTE E AI MERCATI NAZIONALI E INTERNAZIONALI
---------------------------------	---	--

Descrizione

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di linea per il collegamento tra l'infrastruttura ferroviaria regionale e l'aeroporto di Olbia. La nuova linea inizia da Olbia, intercetta il nuovo complesso ospedaliero Giovanni Paolo II e prosegue verso l'aeroporto. Il collegamento prevede, inoltre, una bretella di connessione diretta anche alla linea esistente tra Olbia e Ozieri Chilivani L'intervento risulta integralmente finanziato per un valore di 183 milioni di euro con risorse a valere su fondi PNRR, e del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027.

Benefici

L'intervento consente di intercettare i flussi turistici da/per l'aeroporto di Olbia (circa 3 milioni nel 2019) nonché la mobilità sistematica grazie alla fermata Ospedale. A questa si aggiungono i flussi potenziali creati dalla realizzazione di un polo commerciale nell'area dell'aeroporto.

A regime la linea aumenterà l'accessibilità al servizio ferroviario e all'integrazione dei collegamenti aereo-ferro.

Azioni

L'intervento è compreso nel CdP 2017 - 2021 di RFI e beneficerà delle risorse del PNRR (aggiornamento CdP 2020-2021) al fine di accelerare il completamento. In considerazione delle ricadute positive sulla mobilità complessiva in un'area a forte rilevanza turistica del coinvolgimento di un'infrastruttura fondamentale per i collegamenti fuori regione si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.

Schede di dettaglio delle opere con priorità 1

11

✈

Opera

COLLEGAMENTO FERROVIARIO CON L'AEROPORTO DI ALGHERO

Fonte: Google

Costo	140	M€
Copertura	100	%
Fine lavori	2026	
Criticità	-	
Doc. programmazione	PNRR	
Note	-	

Rilevanza

PROVINCIALE

Stato

IN CORSO DI REALIZZAZIONE

Macro obiettivo

CONNETTERE LA SARDEGNA AL RESTO DEL CONTINENTE E AI MERCATI NAZIONALI E INTERNAZIONALI

Descrizione

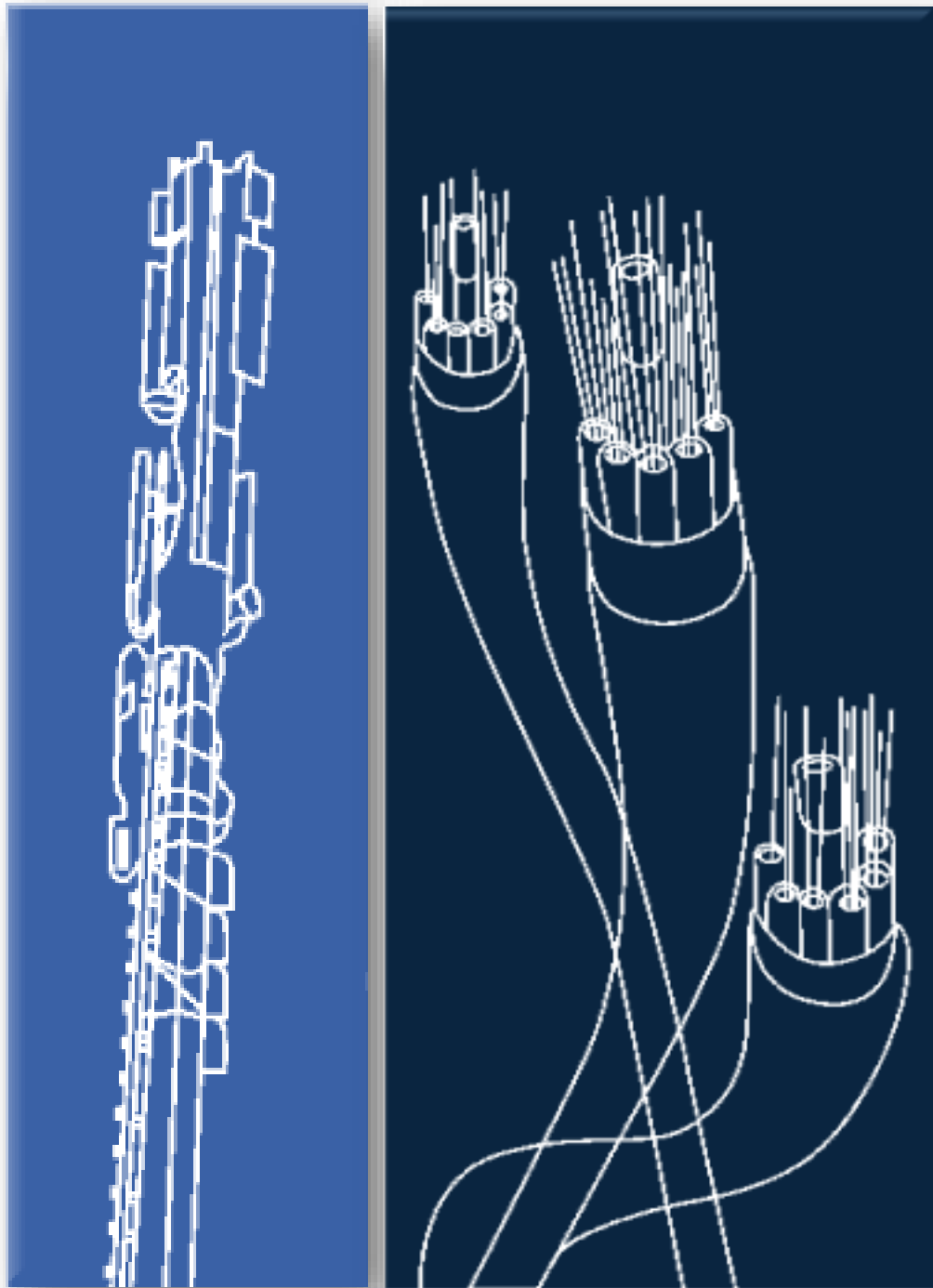
L'intervento prevede la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario della lunghezza di circa 6,7 km dall'aeroporto di Alghero al centro della città. Il servizio verrà svolto con treni alimentati a idrogeno. L'intervento infrastrutturale è completato con un impianto di produzione e stoccaggio di idrogeno nonché con la fornitura di cinque treni necessari per garantire l'esercizio ferroviario sulla linea ferroviaria Sassari/Alghero/Alghero aeroporto. L'investimento beneficia di un finanziamento dell'importo di 140 milioni a valere sui fondi del Piano Nazionale Complementare al PNRR.

Benefici

Il progetto aumenterà l'accessibilità ferroviaria dell'aeroporto rispetto al centro città, intercettando i flussi turistici e favorirà lo shift modale dalla strada alla ferrovia. L'uso di treni a idrogeno costituisce un grande passo verso la transizione ecologica e pone la Sardegna in una posizione di capofila nella sperimentazione delle energie alternative nel settore della mobilità

Azioni

In considerazione delle ricadute positive sulla mobilità complessiva in un'area a forte rilevanza turistica e del coinvolgimento di un'infrastruttura fondamentale per i collegamenti fuori regione si ritiene opportuna un'azione di monitoraggio dello stato di avanzamento degli interventi.



Infrastrutturazione BUL e 5G

- ❑ I fabbisogni digitali delle imprese della Sardegna
- ❑ La strategia italiana per la banda ultralarga «Verso la Gigabit Society»
- ❑ Il piano di cablaggio delle aree bianche in Sardegna

I fabbisogni digitali delle imprese della Sardegna

Un'indagine condotta da Uniontrasporti tra maggio e giugno 2021 mette in evidenza i fabbisogni digitali delle imprese sarde della manifattura e del trasporto e logistica. Un primo dato che emerge è il divario tra le imprese dei due comparti circa la dotazione di strumenti e competenze per affrontare la transizione digitale. Infatti, solo il 24% delle imprese di trasporto e logistica dice di essere pronto contro il 55% della manifattura. Le maggiori carenze sono avvertite dal punto di vista delle competenze.

Le applicazioni informatiche maggiormente utilizzate sono quelle per la contabilità e il controllo di gestione, piattaforme per la comunicazione (incentivate anche dalla pandemia) e servizi che comportano l'utilizzo del cloud. Ed è sui software gestionali che si concentreranno gli investimenti nei prossimi tre anni per circa la metà delle imprese intervistate. Circa il 27% prevede di fare investimenti nella connessioni in fibra ottica. Le imprese della manifattura hanno nei piani anche investimenti nell'IoT (29,1%).

Gli interventi più importanti per rimuovere gli ostacoli alla transizione digitale sono richiesti nel campo della semplificazione burocratica dell'ammodernamento organizzativo e della digitalizzazione delle imprese. Hanno un ruolo importante anche il completamento dell'infrastrutturazione BUL e la formazione. I benefici attesi riguardano principalmente la semplificazione documentale e normativa, e la velocizzazione dei rapporti con clienti e fornitori.

Nell'ambito delle tecnologie innovative per il trasporto e la logistica, ci sono le applicazioni che utilizzano i Big Data. Secondo le imprese di trasporto e logistica, queste applicazioni sono molto utili per la gestione del traffico e in particolare per suggerire percorsi alternativi in caso di eventi che creano congestione e attese. Tra gli altri benefici ci sono anche la possibilità di prendere decisioni più efficaci e di aumentare la velocità di reazione di fronte ai cambiamenti o a eventi improvvisi.

La strategia italiana per la banda ultralarga

«Verso la Gigabit society»

La **Strategia italiana per la Banda Ultralarga - «Verso la Gigabit Society»**, approvato il 25 maggio 2021 dal *Comitato interministeriale per la transizione digitale* (CITD), definisce le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale indicati dalla Commissione europea nel 2016 e nel 2021 - rispettivamente con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. *Gigabit Society*) e la Comunicazione sul decennio digitale (cd. *Digital compass*) con la quale ha presentato la visione, gli obiettivi e le modalità per conseguire la trasformazione digitale dell'Europa entro il 2030.

Gli obiettivi europei di trasformazione digitale si sviluppano intorno a 4 punti fondamentali:

1. le competenze digitali;
2. la digitalizzazione dei servizi pubblici;
3. la trasformazione digitale delle imprese;
4. la realizzazione di infrastrutture digitali sicure e sostenibili.

Per quanto riguarda queste ultime, uno degli obiettivi fissati dalla Commissione europea è permettere che, entro il 2030, tutte le famiglie dell'UE possano beneficiare di una connettività Gigabit e che tutte le zone abitate siano coperte dalle reti 5G.

Gli investimenti saranno accompagnati da un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi e da aggiornamenti della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità fisse e mobili come strategiche.

La strategia italiana per la banda ultralarga

«Verso la Gigabit society»

Il **PNRR destina 6,7 miliardi** delle risorse per la transizione digitale ai progetti che rientrano nella Strategia, la quale oltre ad avere come obiettivo il completamento del piano di copertura delle aree bianche e delle misure a sostegno della domanda già avviate (c.d. voucher), prevede **cinque ulteriori Piani di intervento pubblico** per coprire le aree geografiche in cui l’offerta di infrastrutture e servizi digitali ad altissima velocità da parte degli operatori di mercato è assente o insufficiente, e si prevede lo sarà anche nei prossimi anni. L’obiettivo ulteriore del PNRR è di portare la **connettività a 1 Gbit/s** su tutto il territorio nazionale entro il 2026, in anticipo rispetto agli obiettivi europei fissati al 2030.

PIANO	AREE DI INTERVENTO	FONDI PNRR (MLN€)
Italia 1Giga	Aree nere e grigie NGA	3.863,5
Italia G	Corridoi 5G 5G-ready strade extra urbane Aree no 5G/4G	2.020,0
Scuole connesse		261,0
Sanità connessa		501,5
Isole minori	Aree bianche NGA	60,5
TOTALE		6.705,5

Fonte: Elaborazione Uniontrasporti su dati MISE

La strategia italiana per la banda ultralarga

«Verso la Gigabit society»

Sardegna

Intervento	Stato intervento	Chiusura intervento	Investimento previsto (Mln €)	Note	
Piano di cablaggio delle aree bianche	In corso di realizzazione	Fibra: 2022 FWA: 2022	≈ 39,353	UI "vendibili": 3.194 (30.06.2022)	UI previste: 76.100
Piano voucher a imprese e professionisti	In corso erogazione voucher	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 51,232	Attivato: 2.855.500 € (30 settembre 2022)	Prenotato: 1.09.500 € (30 settembre 2022)
Italia 1 Giga	Lotto 1 Operatore aggiudicatario TIM e FiberCop in RTI	30.06.2026	≈ 356,268	-	N. civici previsti 663.784
Italia 5G: Rilegamento in fibra ottica di siti radiomobili esistenti	Lotto 4* Operatore aggiudicatario TIM	30.06.2026	≈ 125,381 *	N. offerti: 1.890*	N. min siti da rilegare: 1.718
Italia 5G: Nuovi siti radiomobile (150 Mbps/30Mbps)	Lotto 3** Operatore aggiudicatario INWT, TIM, Vodafone in RTI	30.06.2026	≈ 60,376**	N. aree offerte: 229**	N. aree da coprire: 216**
Scuole connesse	Lotto 8*** Operatore aggiudicatario TIM	30.06.2026	≈ 18,230***	-	Sedi previste: 1.059***
Sanità connessa	Lotto 8*** Operatore aggiudicatario Fastweb	30.06.2026	≈ 36,740***	-	Sedi previste: 1.316***
Isole minori	Aggiudicato - 28 aprile 2022	31.12.2028	≈ 45,642 ****	Aggiudicatario: Elettra TLC Proget.: EDS infrastrutture	San Pietro (SU) Asinara (SS)

* Complessivo tra Lazio, Sardegna, Umbria, Marche

*** Complessivo tra Sardegna, Sicilia

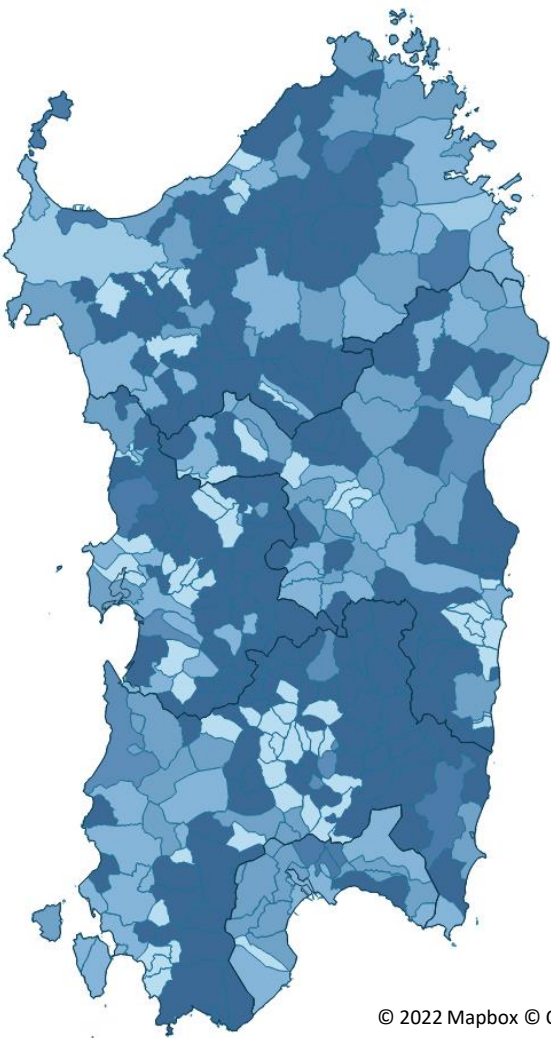
** Complessivo tra Lombardia, Sardegna, p.a. Bolzano, p.a. Trento

**** Totale per tutte le 21 Isole minori

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE

Il piano di cablaggio delle «aree bianche» in Sardegna: la rete in fibra

- 0 - In programmazione
- 1 - In progettazione definitiva
- 2 - In progettazione esecutiva
- 3 - In esecuzione
- 4 - Lavori chiusi
- 5 - In collaudo
- 6 - Terminato



© 2022 Mapbox © OpenStreetMap

Stato di avanzamento degli interventi previsti dal MISE per la **rete BUL in fibra** (Progetto BUL aree bianche) a livello comunale (base comuni 2014).

N. comuni

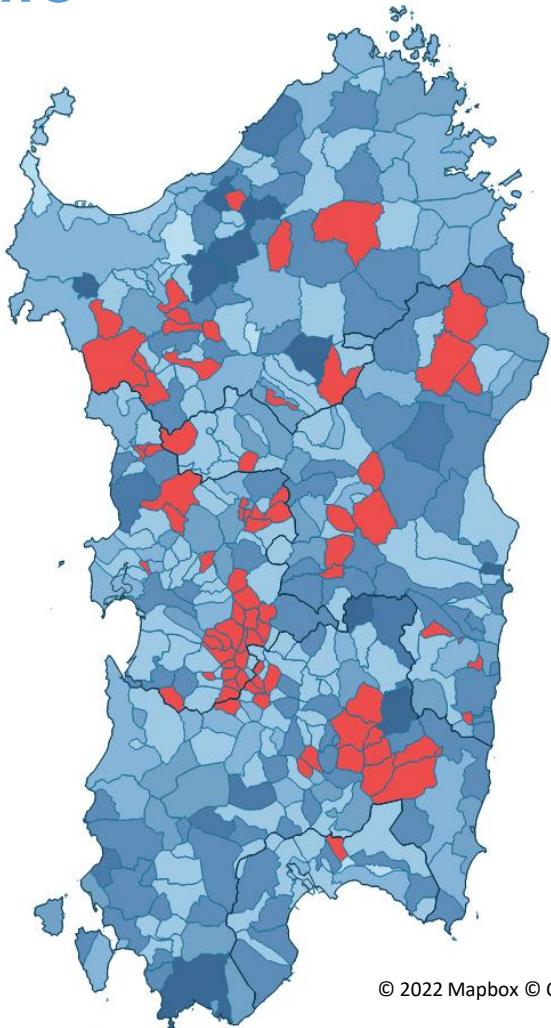
Stato	CA*	NU	OR	SS	SARDEGNA
0	26	14	15	9	64
1	-	-	-	3	3
2	13	13	11	14	51
3	17	18	3	6	54
4	4	1	1	-	6
5	4	-	1	3	8
6	60	28	56	47	191
Totale comuni	124	74	87	92	377

*comprensiva della Città Metropolitana di Cagliari e provincia Sud Sardegna

Elaborazione Uniontrasporti su dati MISE, 30/06/2022 - Portale del Programma Infrastrutture FdP 2019-2020

Il piano di cablaggio delle «aree bianche» in Sardegna: la rete BUL radio

- 1 - In progettazione definitiva
- 2 - In progettazione esecutiva
- 3 - In esecuzione
- 4 - Lavori chiusi
- 5 - In collaudo
- 6 - Terminato
- n.a. - Non applicabile



© 2022 Mapbox © OpenStreetMap

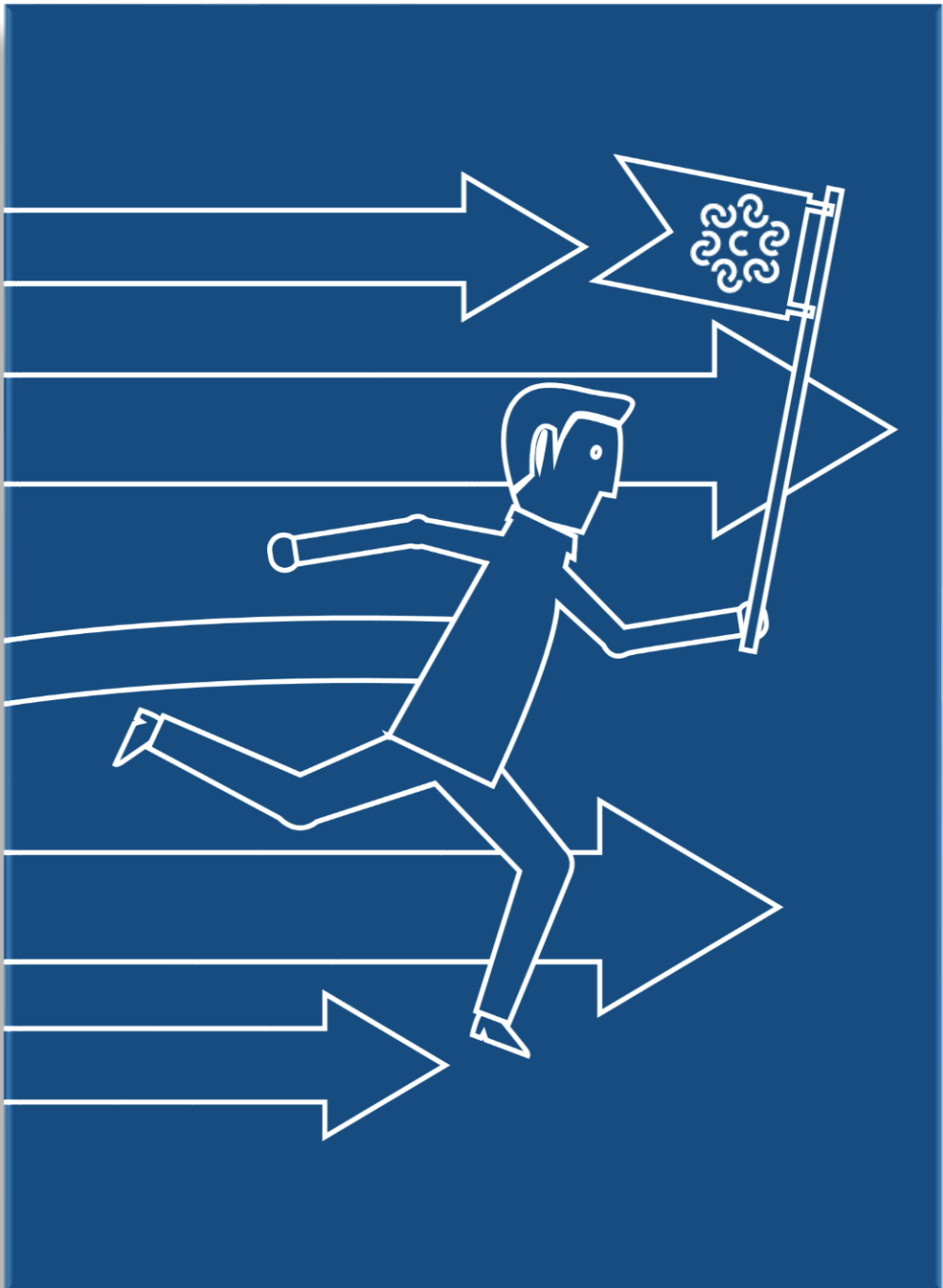
Stato di avanzamento degli interventi previsti dal MISE per la **rete BUL radio (FWA)** (Progetto BUL aree bianche) a livello comunale (base comuni 2014).

N. comuni

Stato	CA*	NU	OR	SS	SARDEGNA
0	1	-	-	3	4
1	41	23	31	27	122
2	15	8	7	19	49
3	11	10	6	4	31
4	32	20	9	18	79
5	4	1	1	1	7
6	3	1	-	6	10
n.a.	17	11	33	14	75
Totale comuni	124	74	87	92	377

*comprensiva della Città Metropolitana di Cagliari e provincia Sud Sardegna

Elaborazione Uniontrasporti su dati MISE, 30/06/2022 - Portale del Programma Infrastrutture FdP 2019-2020



| Conclusioni

Conclusioni

La Sardegna è la terza regione italiana per superficie (24.090 kmq) e la penultima per **densità abitativa** (65,5 ab/kmq). Si tratta di una condizione geografica penalizzante dato che in alcuni casi non permette di creare la «massa critica» necessaria per l'implementazione di servizi capillari e efficienti. Contemporaneamente, i collegamenti secondari risultano.

La regione è l'unica in Italia a **non avere tratte autostradali o reti ferroviarie elettrificate**. Il sistema viario poggia su due assi principali per i collegamenti sud-nord, la SS131 e la SS125 Orientale Sarda. Entrambe risentono di problemi di congestione per la presenza di grandi flussi di mezzi commerciali e automobili private. Inoltre la SS125 presenta un tracciato tortuoso che, se apprezzato dai mototuristi, rende la circolazione dei mezzi commerciali piuttosto difficile. Manca un'adeguata **rete di collegamenti trasversali** e la viabilità secondaria – strategica per le aree interne dove sono presenti aziende agricole e allevamenti che esportano prodotti di qualità – presenta problemi dovuti alla scarsa manutenzione. La **rete ferroviaria**, con l'eccezione di pochi chilometri, è tutt'ora a binario singolo, con tracciati tortuosi e tempi di percorrenza elevati, non compatibili con le esigenze della mobilità sistemica.

Per quanto riguarda **porti e aeroporti** la criticità principale è relativa alla mancanza di un collegamento ferroviario che li interconnetta tra loro e li colleghi ai capoluoghi e ai centri a maggiore attrazione turistica.

La Regione Sardegna deve dotarsi al più presto di un **piano regionale dei trasporti aggiornato** che ponga come obiettivo il supporto ai sistemi produttivi e la qualità della vita dei cittadini, soprattutto nelle aree interne e rurali, attraverso reti stradali e ferroviarie moderne, efficienti e capillari, porti e aeroporti interconnessi e infrastrutture digitali adeguate. Nell'attuale contesto globale, l'approccio adottato deve essere multisettoriale e condiviso con i rappresentanti del mondo produttivo, le Camere di commercio, i gestori delle infrastrutture e i diversi portatori di interesse territoriali.

Conclusioni

In una programmazione di medio lungo periodo, occorre **considerare le infrastrutture nel complesso**, quindi non solo quelle del trasporto, ma anche le infrastrutture per la digitalizzazione, per l'approvvigionamento energetico e idrico. Tutte insieme sono funzionali allo sviluppo dell'economia e alla tutela del territorio.

La concertazione con il territorio ha permesso di individuare **due macro obiettivi**:

Garantire l'accessibilità delle aree interne per invertire la dinamica dello spopolamento che significa mantenere vive tradizioni e produzioni tipiche, assicurare il presidio e la cura del territorio.

Connettere la Sardegna al resto del continente e ai mercati, fare sì che l'insularità non sia una diseconomia, ma una spinta verso soluzioni innovative e sperimentali. Il riconoscimento dei diritti delle isole da parte dell'Europarlamento e l'inserimento della condizione di insularità nella Costituzione italiana sono strumenti per ridurre la sperequazione e ridurre il gap infrastrutturale con le altre regioni.

Per raggiungere questi obiettivi sono state individuate **11 priorità indifferibili**, che riguardano soprattutto il completamento di progetti programmati da tempo, avviati e in molti casi parzialmente completati, fermi a causa della mancanza di risorse.

È da queste che bisogna partire per valorizzare i punti di forza della regione: **l'attrattività turistica** che si fonda su un considerevole patrimonio naturale, culturale e archeologico, una rete di Borghi Caratteristici, una enogastronomia di prodotti tipici, di cui diversi a marchio DOP e ICP, tradizioni locali ed eventi che fanno parte del patrimonio immateriale; la possibilità di essere **integrata nelle reti di trasporto europee** come naturale piattaforma logistica nel Mediterraneo, grazie alla sua posizione centrale rispetto alle rotte principali; il grande potenziale di **sviluppo delle attività logistiche** legate ai porti e alla ZES; i progressi nell'**innovazione tecnologica**.

Analisi swot

L'analisi SWOT che conclude lo studio è la sintesi di quanto è emerso dai tavoli di confronto e dalla disamina degli investimenti già in corso e previsti, tenuto conto del contesto economico e sociale della regione. Questo tipo di analisi permette di evidenziare: le risorse interne presenti che rappresentano i **punti di forza** su cui investire a beneficio di tutta la regione; le criticità strutturali che rappresentano i **punti di debolezza** su cui intervenire; le **opportunità** che derivano da un migliore uso delle risorse già a disposizione ma anche dalle nuove possibilità offerte dal PNRR e dai fondi collegati; le potenziali **minacce**, ossia degli effetti della mancata applicazione di modifiche sostanziali nella gestione complessiva della tematica infrastrutturale. L'obiettivo è quello di fornire un quadro di lettura schematico delle richieste del territorio rispetto alle misure programmate a tutti i livelli.

S PUNTI DI FORZA	W PUNTI DI DEBOLEZZA
• Forte attrattività turistica • Presenza di aree di pregio paesaggistico, naturalistico e culturale • Produzioni agroalimentari innovative e di eccellenza • Vocazione all'export delle imprese • Posizione centrale nel Mediterraneo rispetto all'Europa e all'Africa • Grande potenziale per lo sviluppo di attività logistiche	• Infrastrutture per il trasporto e digitali assenti o poco curate • Rete ferroviaria sottodimensionata e poco performante. • Grande utilizzo della modalità stradale per mancanza di alternative ferroviarie • Forte isolamento delle aree interne • Assenza di collegamenti intermodali tra porti, aeroporti e centri urbani • Collegamenti poco efficienti con il continente • Alti costi della logistica
O OPPORTUNITÀ	T MINACCE
• Sostenere la formazione nel settore della logistica e del trasporto • Estensione degli assi TEN-T alla regione • Potenziare le interconnessioni con le aree a maggiore attrattività turistica e commerciale e valorizzare i nodi portuali e aeroportuali anche in ottica di specializzazione dei traffici • Potenziare la connettività delle aree interne • Incentivare la perequazione territoriale delle risorse. • Creazione di reti e attivazione di sinergie tra soggetti e settori differenti • Coordinamento regionale della governance con il coinvolgimento degli attori locali	• Aggravamento dell'isolamento dalle grandi direttrici di traffico nazionali e internazionali • Spopolamento e impoverimento dei servizi nelle aree interne e lontane dalle direttrici principali • Sofferenza delle imprese esportatrici • Mancanza di attrattività rispetto ai grandi player della logistica • Incapacità di mantenere sul territorio il valore aggiunto generato dalle attività logistiche e produttive • Perdita di competitività rispetto a altre destinazioni turistiche principali concorrenti

Report realizzato dalle CCIAA
della Sardegna con il supporto
tecnico scientifico di



UNIONTRASPORTI

