

An aerial photograph of the coastal town of Porto Torres in Sardinia, Italy. The image shows the harbor, the city layout, and the surrounding sea. The text 'Porto Torres' is overlaid in large, semi-transparent grey letters, and 'La porta di maestro della Sardegna' is overlaid in red letters below it.

Porto Torres

La porta di maestro della Sardegna

Piano Strategico Comunale

Coordinamento tecnico - scientifico
Prof. Ing. Antonio Tramontin

Coordinamento tecnico - scientifico
Prof. Ing. Antonio Tramontin

Consulenza Territorio - Ambiente
Prof. Ing. Giovanni Barrocu

Collaboratori
Dott. Ing. Adamo Borrielli
Dott. Ing. Giampietro Murgia
Dott. Ing. Elisa Mocci
Dott. Ing. Giuliana Secchi
Dott. Ing. Maria Ludovica Tramontin
Dott. Ing. Vittorio Tramontin
Dott. Ing. Alessandro Uras

Coordinamento Fase di Ascolto
DEMOS S.C.p.A.



Porto Torres

La porta di maestro della Sardegna

Piano Strategico Comunale

Indice

PREMESSE

Prof. Luciano Mura Sindaco di Porto Torres
Dott. Ing. Claudio Lino Vinci Direttore del Servizio Tecnico
Prof. Ing. Antonio Tramontin Coordinatore Scientifico

CAPITOLO 0

Premessa al documento	5
0.1 Il Piano strategico	5
0.2 Metodologia di pianificazione strategica	7
0.3 Struttura del documento	9
0.4 Riferimenti per il piano strategico di Porto Torres	10

PARTE PRIMA

CAPITOLO 1 13

Analisi di contesto	13
1.1 Inquadramento territoriale	13
1.2 Analisi socio-economica	17
1.2.1 Studio socio-demografico	17
1.3 Analisi della programmazione regionale e dei progetti integrati	46
1.3.1 Principali indicazioni della programmazione regionale	48
1.3.2 Rapporto d'area e nuovi assetti territoriali previsti nei progetti integrati	53
1.4 Analisi Tecnico Territoriale	57
1.4.1 Portualità e infrastrutture	57
1.4.2 Centro storico e aree di pregio ambientale	60
1.4.3 Verde pubblico e salute ambientale	62
1.4.4 Servizi al cittadino	64
1.4.5 Area industriale	66

CAPITOLO 2 67

Fase d'ascolto	67
2.1 principali idee incontri comunali	68
Portualità e infrastrutture:	68
Salute ambientale:	69
Risorse turistiche, culturali e ambientali:	70
Economia e sostenibilità	71
Popolazione e realtà urbana	71

2.2 Principali spunti dagli incontri intercomunali	72
CAPITOLO 3	78
Ambiti tematici	78
3.1 Individuazione degli ambiti tematici	79
porto turistico-commerciale-industriale	81
salute ambientale	84
risorse turistiche, culturali e ambientali	87
economia e sostenibilità	91
popolazione e realtà urbana	94
 PARTE SECONDA	
CAPITOLO 4	98
Strategie, obiettivi e azioni	98
Strategia 1: Rafforzare il ruolo di Porto Torres nella rete marittima	99
Strategia 2: Riquilibrare le aree industriali e petrolchimiche	112
Strategia 3: Valorizzare le realtà ambientali e paesaggistiche in chiave turistica	121
Strategia 4: Rivitalizzare le dinamiche urbane e territoriali	132
Strategia 5: Migliorare la partecipazione della popolazione al mercato del lavoro	136
 PARTE TERZA	
CAPITOLO 5	141
Progetti bandiera	141
La portualità e la sua rifunzionalizzazione (Porto Commerciale - Porto Industriale – Polo Diportistico – Piastra Logistica)	142
Inquadramento:	142
Opportunità e criticità:	147
Temi e Obiettivi del progetto:	148
a. La porta nord-ovest della Sardegna	148
b. La piastra logistica internazionale	152
c. Un unico sistema portuale integrato	154
d. L'indotto economico delle attività correlate alla portualità (diportismo, pesca e cantieristica)	155
e. Il recupero del waterfront urbano	156
In proiezione:	157
Il parco tecnologico di Porto Torres per le energie di innovazione	158
Inquadramento:	158
Opportunità e criticità:	160

Temi e Obiettivi del progetto:	161
a. Ricerca, sperimentazione e produzione: energie rinnovabili, chimica fine, nanotecnologie	161
b. Lungomare industriale riconfigurato	165
c. Tessuto interstiziale rarefatto di funzioni a destinazione flessibile	166
e. Extralocalità delle iniziative e sofisticazione dei sistemi di raccolta dati	166
In proiezione:	166
Casi di studio di riferimento: Schede	167
La valorizzazione delle risorse turistiche, con l'isola dell'Asinara quale punto di lancio di Porto Torres nel mercato nazionale ed internazionale	173
Inquadramento:	173
Opportunità e criticità:	175
Temi e Obiettivi del progetto:	176
a. Attivazione economica e sostenibile delle aree naturalistiche di pregio. (progetto integrato)	176
b. Sviluppo dell'ittiturismo (progetto integrato)	176
c. Realizzazione di approdi stagionali nel Parco dell'Asinara con pontili galleggianti	177
d. Creazione di un sistema informativo interattivo di supporto per l'esplorazione del Parco dell'Asinara. (progetto integrato)	178
e. Incremento delle strutture ricettive interattive con l'ambiente	178
f. Conversione delle strutture carcerarie in centro benessere con versanti autocognitivi e di meditazione	179
g. Realizzazione del parco fluviale del Rio Mannu con percorsi di interesse naturalistico	179
h. Creazione di un percorso <i>attrezzato</i> che colleghi i diversi siti di interesse archeologico, storico e culturale del territorio comunale e provinciale	180
In proiezione:	180

PREMESSE

Prof. Luciano Mura Sindaco di Porto Torres

Nel tempo storico Porto Torres ha costruito le sue fortune grazie alla sua collocazione geografica strategica e a uno sviluppo economico e sociale condotto in sinergia con il Comprensorio del Nord-Ovest della Sardegna, mantenendo sempre marcate caratteristiche di identità che ne hanno segnato specifiche linee di crescita e di progresso.

In questo senso Porto Torres rappresenta e vuole rappresentare la grande Porta di Maestro della Sardegna.

Questo grande e primario patrimonio, costruito dai nostri padri, che noi vogliamo e dobbiamo trasmettere ai nostri figli, è attualmente a rischio, per i noti problemi di dismissione dell'industria petrolchimica, per le disfunzioni della portualità e delle infrastrutture e per una concorrenza dei mercati divenuta globale. Per contrastare queste problematiche è necessario “fare sistema”, delineare un disegno complessivo e condiviso delle risorse dei singoli per privilegiare il bene comune e costruire una città futura, capace di essere competitiva nel generale quadro Europeo, e capace di attingere agli incentivi comunitari.

Al tempo attuale, la costruzione dello sviluppo non può più essere il prodotto dirigistico e autoreferenziale stabilito dalle amministrazioni; deve piuttosto essere il risultato condiviso di un processo di ascolto, di partenariati, di alleanze politiche, istituzionali, sociali ed economiche, dove Porto Torres si pone come motore sinergico in relazione ed in favore del suo territorio e dell'intero comprensorio del Nord-Ovest.

Serve una strumentazione nuova per favorire condizioni di sviluppo e competitività della coesione: il Piano Strategico, che ora la città lancia, vuole essere una messa a sistema delle possibili sinergie e alleanze tra gli attori presenti e quelli attivabili nell'interesse dello sviluppo sostenibile del territorio e dell'area vasta: le istituzioni, gli operatori economici e sociali coinvolti nelle scelte politiche, programmatiche e sociali.

Particolare rilevanza ha avuto la fase di confronto e di ascolto dei cittadini, organizzata dal centro Demos di servizi per la programmazione, più volte chiamati a fornire contributi di idee e di progettualità per visioni condivise della Porto Torres del futuro: la città ha risposto con disponibilità ed attenzione agli stimoli dando luogo così ad una pianificazione davvero partecipata dalla base.

Riteniamo che il lancio del Piano Strategico rappresenti per Porto Torres una grande opportunità: dettando non regole ma linee flessibili e condivise, il Piano Strategico coinvolge e fa partecipare l'intera città e il territorio al proprio sviluppo, con la elaborazione di grandi progetti nei principali ambiti di riconoscimento. Sono emersi, insieme al complesso patrimonio di Porto Torres da conservare e valorizzare, tre grandi ambiti prioritari di progettazione strategica: la Portualità, la trasformazione in Parco Energetico del Comparto Petrolchimico dismesso, la ricchezza dei Beni Ambientali e Storico-Culturali che hanno fulcro sull'Isola dell'Asinara.

Su questi progetti strategici e sugli altri, intendiamo calamitare le energie condivise dei cittadini di Porto Torres, per porre la città in posizione competitiva nella strumentazione dei finanziamenti comunitari, ben consapevoli che questo Piano è solo l'inizio di un percorso progressivo e di una visione comune della Porto Torres che tutti desideravamo e che siamo impegnati a realizzare.

Prof. Luciano Mura

Dott. Ing. Claudio Lino Vinci Direttore del Servizio Tecnico

Il Piano Strategico di Porto Torres rappresenta il risultato del lavoro di indagine, di ascolto dei cittadini, di progetto, sviluppato senza soluzione di continuità nell'arco del periodo Marzo 2005-Giugno 2007, per costruire una proiezione concreta fondamentale del futuro della città.

Il Piano definisce le linee prioritarie d'intervento su cui fondare lo sviluppo futuro, al 2020 e oltre, dell'area metropolitana, dell'ambiente, dei trasporti, dell'industria, passanti per un miglioramento della qualità e degli stili di vita dei cittadini.

La visione strategica di Porto Torres, risultato di condivisione e partenariati sociali ed economici, mette a sistema le potenzialità e i valori riconosciuti dell'ambiente, delle infrastrutture, del capitale sociale, per rafforzarne la competitività a livello regionale, nazionale ed europeo in termini di incentivi e di riconoscimenti di ammissibilità e di eccellenza nei quadri Comunitari.

La Pianificazione Strategica è strutturale, ossia si attua per progetti; la definizione di alcune linee di interesse caratterizzanti le realtà turritane è fondamentale per definirne la specificità e, nella trasformazione strategica degli obiettivi, la peculiare eccellenza.

D'altronde la costruzione dei progetti deve scaturire dal sistema di risorse, di attivazione, di responsabilità posta in essere dai soggetti portatori di valori che sono tra loro impegnati in un'azione di "*governance*" del territorio vissuto.

La *governance*, non più azione autorevole indirizzata di pianificazione della precedente generazione, è piuttosto il riferimento alla attivazione di sistemi di direzione reticolare dello sviluppo locale, come risultato di soggetti differenti, enti, aziende, associazioni di cittadini, nella interazione tra pubblico e privato.

La *governance* orizzontale richiama la messa in rete di Porto Torres nella seconda area metropolitana della Sardegna del Nord-Ovest, dilatata ad almeno sette comuni: Porto Torres - Sassari - Alghero - Stintino - Sorso - Sennori – Castelsardo.

Particolare rilevanza ha avuto in questa direzione il processo di partecipazione pubblica di interazione con gli attori locali, organizzato e condotto dalla Società DEMOS.

In questa proiezione sono emersi fronti prioritari di intervento:

- il sistema infrastrutturale e trasportistico del portale marittimo di Nord-Ovest governato a sistema intermodale, con gli altri due poli di Alghero e Sassari, con particolare attenzione allo sviluppo diportistico nautico;
- il settore petrolchimico da riqualificare e da rigenerare;
- il patrimonio storico-ambientale da valorizzare, nei suoi modi e nei suoi percorsi culturali.

I risultati che si attendono dalla messa in rete dei fronti strategici di sviluppo vanno verso l'ottimizzazione dei processi di governance.

Riguardiamo dunque il lancio del Piano Strategico di Porto Torres come uno strumento fondamentale di inserimento e attivazione a pieno titolo nelle dinamiche competitive presenti e future del territorio del Nord-Ovest della Sardegna.

Dott. Ing. Claudio Vinci

Prof. Ing. Antonio Tramontin Coordinatore Scientifico.

Il Piano Strategico di Porto Torres affronta una visione dello sviluppo della città e del suo territorio che individua e pone a sistema le opportunità e le potenzialità presenti o prevedibili in un risultato condiviso mediante l'ascolto degli attori istituzionali, economici e sociali responsabili dei Piani di vita e dello sviluppo sostenibile di Porto Torres.

In questa visione dinamica, l'area vasta, con le potenzialità reali e virtuali del territorio, rappresenta l'ambito di proiezione su cui si elaborano prospettive e scenari di sviluppo futuri.

Il documento di Pianificazione Strategica è strutturato in tre parti fondamentali: la prima parte contiene la descrizione di Porto Torres mediante l'analisi di contesto e la sintesi dei risultati della fase di ascolto, riassunti in schede sintetiche per facilità di lettura.

Nella seconda parte sono definite le *linee strategiche*, gli *obiettivi* e le *azioni* da intraprendere per lo sviluppo dell'area turritana.

Nella terza parte sono delineati i *progetti bandiera* del Piano Strategico, che esprimono logiche già consolidate nel presente-futuro di Porto Torres e sono portatori di aspettative riscontrate e condivise come prioritarie dagli operatori e dai cittadini.

I Progetti Bandiera proposti affrontano tre aspetti-chiave per la crescita di Porto Torres:

1. La Portualità e la sua rifunzionalizzazione;
2. Il Parco Tecnologico per le energie di innovazione;
3. La valorizzazione delle risorse turistiche, con l'isola dell'Asinara quale punto di lancio nel mercato turistico nazionale e internazionale.

I tre Progetti rappresentano un livello strategico sovraordinato nell'attuazione del piano Strategico come piano strutturale, nelle linee di Pianificazione Europea.

La loro mancata attuazione, o la sottovalutazione dei loro punti di forza, comporterebbe condizioni di difficoltà per l'attuazione di scenari globali strategici dei responsabili politici e tecnici e di richiesta mancata da parte dei cittadini attori dei valori condivisi.

Poiché il Piano Strategico è un documento strutturato con metodologia aperta, i suoi indirizzi e proiezioni formano un supporto permanente per la costruzione progressiva delle visioni e dei progetti comuni.

A questo filo conduttore continuo su cui snodare i diversi ambiti di programmazione di settore, insieme alle diverse politiche di progettazione ai vari livelli comunali e sovracomunale, è affidato il compito di accompagnare il processo aperto di inserimento del territorio di Porto Torres nel mercato comunitario in modo competitivo.

Prof. Ing. Antonio Tramontin

0.1 Il Piano strategico

Dall'analisi delle nuove linee di indirizzo per la programmazione europea del quinquennio 2007-2013, condotta dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, emergono due importanti opzioni strategiche che conducono all'orientamento nella scelta degli strumenti necessari per affrontare, in maniera adeguata, la sfida della programmazione quinquennale:

“il rafforzamento della competitività all'interno dello spazio europeo, nazionale e regionale passa obbligatoriamente attraverso una visione strategica dello sviluppo che sappia individuare e porre a sistema le opportunità e le potenzialità peculiari delle città e dei rispettivi territori, della loro armatura infrastrutturale, del loro capitale sociale e ambientale;

la costruzione della visione strategica dello sviluppo non può essere il prodotto autoreferenziale e dirigistico posto in essere dalle pubbliche amministrazioni, bensì il risultato condiviso di un processo di ascolto, di alleanze, di partenariati politici, istituzionali, socioeconomici, rispetto al quale le città hanno un ruolo centrale di promotori e motori, in favore dei territori di riferimento e per contribuire allo sviluppo ed alla coesione regionale, nazionale ed europea.” (Dal documento “Il piano strategico delle città come strumento per ottimizzare le condizioni di sviluppo della competitività e della coesione– Linee guida” del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

In tale prospettiva, nessuno degli strumenti di pianificazione e programmazione del territorio e delle attività socioeconomiche attualmente a disposizione si dimostra sufficiente a garantire un approccio sistematico corretto: la visione strategica dello sviluppo della città e del territorio necessita di un processo di concertazione e sinergia tra le parti che solo un nuovo strumento di programmazione può dare.

L'esperienza europea, fin dalla fine degli anni '80, ha individuato nella *pianificazione strategica* lo strumento in grado di venire incontro alle mutate esigenze di sviluppo della città e del suo territorio: un approccio sinergico tra le parti, una programmazione *bottom up* che si contrappone alla visione *top down* che ha governato finora il disegno politico del territorio nel medio e lungo periodo.

La chiave di volta della pianificazione strategica sta nell'approccio sinergico insito nella natura specifica del piano: le parti interessate allo sviluppo sostenibile della città e dell'area vasta sono gli attori istituzionali, economici e sociali coinvolti nelle scelte politiche, programmatiche e progettuali.

L'istituto del partenariato (*partnership*) consente di guidare il processo di programmazione dell'area vasta verso obiettivi di sviluppo economico e sociale chiaramente condivisi: è la città stessa che si pone come motore e promotore delle sue stesse potenzialità.

In questa visione dinamica è altresì possibile superare i confini amministrativi della città stessa, individuando nella dimensione di area vasta l'ambito su cui elaborare prospettive di sviluppo e scenari futuri.

Le attuali potenzialità infrastrutturali - sia reali che virtuali - del territorio, le città intese come nodi di comunicazione in una rete infrastrutturale in cui le distanze spazio-temporali sono ridotte al minimo, il significato stesso di *accessibilità*: sono queste le condizioni che permettono di pensare ad una visione competitiva che consenta di concretizzare ipotesi di sviluppo finora inesplorate in ambito europeo, nazionale e regionale.

La pianificazione strategica è un'azione politico-tecnica promossa volontariamente che si rivolge alla costruzione di una coalizione intorno ad alcune linee strategiche di sviluppo che devono essere condivise. Tra i risultati attesi dalla pianificazione strategica c'è infatti proprio quello di ottimizzare i processi di *governance*.

Il Piano si pone dunque come strumento per implementare in forma coerente le idee, le esigenze e le opportunità dei singoli *partners*; l'obiettivo è quello di ricondurre le singole potenzialità ad una visione strategica d'insieme che consenta al territorio di inserirsi nel mercato comunitario in forma competitiva.

Pertanto il Piano strategico non è un documento o un patto che una volta chiuso si considera terminato, ma deve costituire uno strumento permanente di supporto alla costruzione progressiva delle visioni e dei progetti comuni in esso contenuti. Deve quindi essere il filo conduttore che lega e tenta di armonizzare i diversi ambiti di programmazione settoriale, le diverse politiche di intervento sia a livello comunale che intercomunale.

0.2 Metodologia di pianificazione strategica

Il piano strategico costituisce la sintesi del lavoro di indagine condotto nell'arco del periodo Marzo 2005 – Settembre 2007 per la città di Porto Torres: un processo di costruzione di linee ed obiettivi condotto senza soluzione di continuità per dare vita ad un progetto di fondamentale importanza per il futuro della città.

Il Piano Strategico di Porto Torres fornisce le linee di intervento prioritarie su cui costruire lo sviluppo futuro dell'area metropolitana, dell'ambiente, dei trasporti, dell'industria, il miglioramento della qualità della vita e lo sviluppo sostenibile del territorio.

Il Piano è stato pensato come un'opportunità di valorizzazione e crescita per la città metropolitana: sono risultati pertanto di fondamentale importanza per la sua riuscita i percorsi di informazione e di confronto, che sono stati attuati mediante un articolato processo di pubblicizzazione e comunicazione dei contenuti e degli obiettivi del progetto che ha suscitato l'interesse della comunità e stimolato la partecipazione e la concertazione degli attori coinvolti.

In questa logica dunque ogni soggetto intervenuto ha potuto contribuire all'individuazione delle linee strategiche ed alla definizione degli obiettivi del piano, dell'impegno delle risorse, dell'individuazione delle responsabilità e delle competenze.

L'esperienza positiva maturata da alcuni progetti pilota presi in analisi, come Torino, Venezia, Pesaro, Verona e Iesi, mostrano come la caratterizzazione di ogni Piano Strategico nasca dall'individuazione di una ben precisa *linea di interesse* propria della città: Pesaro ha individuato la ricerca della qualità come obiettivo, Torino ha incentrato la pianificazione strategica sull'evento Torino 2006 (Olimpiadi Invernali) e così via.

L'attività di analisi di contesto ha avuto come obiettivo quello di fornire una descrizione della realtà torritana. Si è svolta attraverso un'analisi desk dei dati disponibili che, attraverso successive elaborazioni, hanno fornito il quadro socio economico della città. Per le elaborazioni sono stati interpolati i dati ISTAT con quelli contenuti nell'Agenda 21 di Porto Torres, oltre ai dati ricevuti da altri enti per l'analisi degli ambiti specifici.

Si è proceduto inoltre allo studio dei principali documenti di programmazione regionale che, nel contesto di una città come Porto Torres con il suo scalo marittimo e la sua area industriale, forniscono delle indicazioni su interventi previsti per lo sviluppo su scala regionale e nazionale.

Si è voluto tener conto anche delle prime indicazioni presenti nei progetti integrati presentati dalla pubblica amministrazione di concerto con i privati, in quanto prima risposta del territorio alle proposte di sviluppo avanzate dall'amministrazione regionale per ciascuna provincia sul Rapporto d'Area a cura del Laboratorio Provinciale di Sassari.

In contemporanea allo sviluppo dell'analisi di contesto, ha preso avvio il processo di partecipazione pubblica, di interazione con gli

attori locali, portatori di interesse della comunità e con tutti coloro che hanno voluto fornire un contributo di idee e di progettualità, organizzato e condotto dalla società DEMOS.

La città ha risposto con curiosità e disponibilità agli stimoli: la pianificazione strategica è un'attività volta a costruire uno scenario di futuro condiviso della città a partire dalle rappresentazioni espresse dagli stessi attori locali, secondo la metodologia di pianificazione di tipo *bottom-up*.

In questo senso i contenuti del Piano sono indirizzati ad ottimizzare gli effetti che derivano dalla messa in rete di diverse politiche e interventi di settore, e nello stesso tempo aiuta a dirigere l'attenzione degli attori sulle azioni ritenute cruciali.

Nel processo di partecipazione pubblica sono stati predisposti alcuni incontri volti a far emergere le principali problematiche dei vari settori della realtà territoriale di Porto Torres:

- La città che vorresti: Laboratorio creativo Open Space Technology, (25 maggio 2006) (Report allegato I)
- Incontro di promozione e progettazione in occasione della festa patronale "Sa festha manna" (4 giugno 2006)
- Il porto nel Mediterraneo (scenario workshop) (7 luglio 2006) (Report allegato II)
- Il turismo/La cultura/L'ambiente (23 settembre 2006) (Report allegato III)
- Quale futuro per lo sviluppo dell'industria (5 Ottobre 2006) (Report allegato IV)

Oltre a questi incontri pubblici, aventi come temi fondamentali gli interessi specifici per lo sviluppo della città di Porto Torres, si sono svolti, nell'ambito delle attività del piano strategico Intercomunale, altri laboratori d'ascolto aventi come tema lo sviluppo a livello dell'area vasta sassarese. In questo senso, gli incontri rivestono un'importanza particolare proprio perchè mirano ad uno sviluppo integrato tra le diverse realtà comunali che costituiscono l'area vasta.

Infine, dall'interpolazione tra i dati dell'analisi di contesto e dei report del processo di partecipazione pubblica, sono emersi i principali ambiti e le linee strategiche.

0.3 Struttura del documento

Il presente documento è strutturato, per facilità di lettura, attraverso due parti fondamentali. La prima è la descrizione di Porto Torres mediante l'analisi di contesto e la sintesi dei risultati della fase d'ascolto, con il capitolo dedicato agli ambiti tematici strutturato secondo schede che riassumono gli aspetti fondamentali emersi e che descrivono la realtà di Porto Torres.

Nella seconda parte, a seguito delle indicazioni emerse, vengono individuate le linee strategiche, gli obiettivi e le singole azioni da intraprendere per lo sviluppo del territorio turritano.

Nella terza e ultima parte sono enunciati i progetti bandiera della pianificazione strategica, convergenti di logiche pianificatorie già consolidate nel presente-futuro di Porto Torres (sequenza top-down) e di aspettative riconosciute e condivise come prioritarie da parte degli operatori-utenti (sequenza bottom-up). La loro assenza, o la sottovalutazione dei punti di forza che li accompagnano, produrrebbe condizioni di difficile attuabilità per gli scenari globali di intuizione strategica da parte dei vertici politico-tecnici, così come di richiesta mancata da parte dei cittadini portatori dei valori condivisi.

Sotto questo profilo, i tre progetti-bandiera per Porto Torres configurano un livello strategico sovraordinato, come una strategia delle strategie per l'analisi e l'attuazione del piano Strategico come piano strutturale per progetti nelle linee di Pianificazione Europea.

0.4 Riferimenti per il piano strategico di Porto Torres.

La Città di Porto Torres ha delle caratteristiche urbane, ambientali e territoriali uniche nel panorama isolano con la presenza delle strutture portuali ed industriali che ne influenzano fortemente la vita e l'economia.

E' un importante nodo di scambio trasportistico, il punto di connessione della rete di trasporto marittimo tra il Nord Italia e la Sardegna; è l'arrivo della principale strada a scorrimento veloce dell'Isola che, partendo dal capoluogo, attraversa tutta la regione e, in considerazione delle problematiche legate al settore dei trasporti, fortemente penalizzanti per tutta la Sardegna, è evidente il ruolo d'importanza primaria che la città riveste.

E' altresì, o lo è stato, un polo industriale di grandissima valenza, soprattutto per quanto riguarda la produzione energetica: il pregresso delle attività ha lasciato un vasto comparto industriale che merita un impegno di riqualificazione economica e produttiva.

Porto Torres possiede, infine, aree di grande valenza ambientale: l'Isola dell'Asinara, sede di Parco Nazionale e Area Marina Protetta, è un ambito naturale di grande interesse che richiama la necessità di porre l'attenzione sulla compatibilità tra lo sviluppo del polo industriale e portuale con le esigenze della tutela ambientale.

Il Piano Strategico per l'area metropolitana di Porto Torres ha come obiettivo preminente la fasatura delle linee operative di sviluppo delle risorse economiche e produttive locali per configurare un progetto condiviso entro scenari di ottimizzazione di qualità e stili di vita della comunità territoriale insediata.

La pianificazione strategica prevede la definizione di scenari di sviluppo della città, attuabili nel medio e lungo periodo; le ipotesi nascono da un'analisi della realtà del luogo, con particolare attenzione ad alcuni aspetti primari:

- l'ambiente, il territorio e le sue risorse;
- l'economia del luogo, la sua evoluzione ed i suoi possibili sviluppi;
- la storia, la tradizione ed il patrimonio culturale;
- il sistema infrastrutturale.

L'analisi ha tenuto conto della realtà locale di Porto Torres, con le sue peculiarità e le sue esigenze, ma anche delle opportunità di vicinanza di altri importanti centri urbani ed economici quali Sassari e Alghero, con i quali si attua il polo intermodale della Sardegna del Nord-Ovest.

Si è scelto quindi, per il Piano Strategico di Porto Torres, di far emergere questi punti di forza, proponendo come prioritari dei possibili scenari globali di intuizione strategica rivolti ai vertici politico-tecnici, come richiesto anche dai cittadini portatori dei valori

condivisi.

Sotto questo profilo nascono i tre progetti-bandiera per Porto Torres che, ponendosi come una strategia delle strategie per l'analisi e l'attuazione del piano Strategico, configurano un livello strategico sovraordinato,

I tre progetti riguarderanno quindi:

- La portualità e la sua rifunzionalizzazione;
- La riqualificazione delle aree petrolchimiche e industriali;
- La valorizzazione delle risorse turistiche.



parte

Porto Torres

La porta di maestro della Sardegna

Piano Strategico Comunale

1.1 Inquadramento territoriale

L'attuale configurazione della città di Porto Torres è nata dalla congiunzione nell'ottocento del centro storico di Torres intorno alla Basilica romanica ed il Porto di Torres, con l'omonimo borgo di pescatori accanto al porto. Il tessuto urbano si è sviluppato sovrapponendosi all'antica città dell'epoca romana repubblicana ed imperiale, rafforzando il ruolo preminente del suo porto nei traffici del Mediterraneo.

Da una prima analisi della città e del suo territorio emergono evidenti alcuni ambiti principali che caratterizzano il territorio comunale: la città e il centro storico, il Porto e le reti di connessione, le Aree Protette ambientali, il comparto industriale.

Il centro storico, pur collocato in posizione periferica rispetto alle estese zone edificate, sorte in risposta all'inurbamento determinato dall'espansione dell'industria petrolchimica, grazie alla sua posizione rispetto al porto, alla ferrovia, alla Basilica di San Gavino e alle rovine romane, risulta ancora il centro degli interessi della città. Poiché lo sviluppo residenziale è avvenuto nelle zone esterne, appare auspicabile la localizzazione delle funzioni e dei servizi strettamente legati alla vita degli abitanti in queste aree, specializzando il centro storico per le attività culturali e di relazione con i flussi turistici.

Il porto riveste un ruolo di primaria importanza per la città di Porto Torres: la favorevole posizione geografica lo pone al centro, oltre che degli interessi comunali, degli interessi regionali essendo il nodo di collegamento nazionale e internazionale dell'isola verso il quadrante nord-occidentale del Mediterraneo.

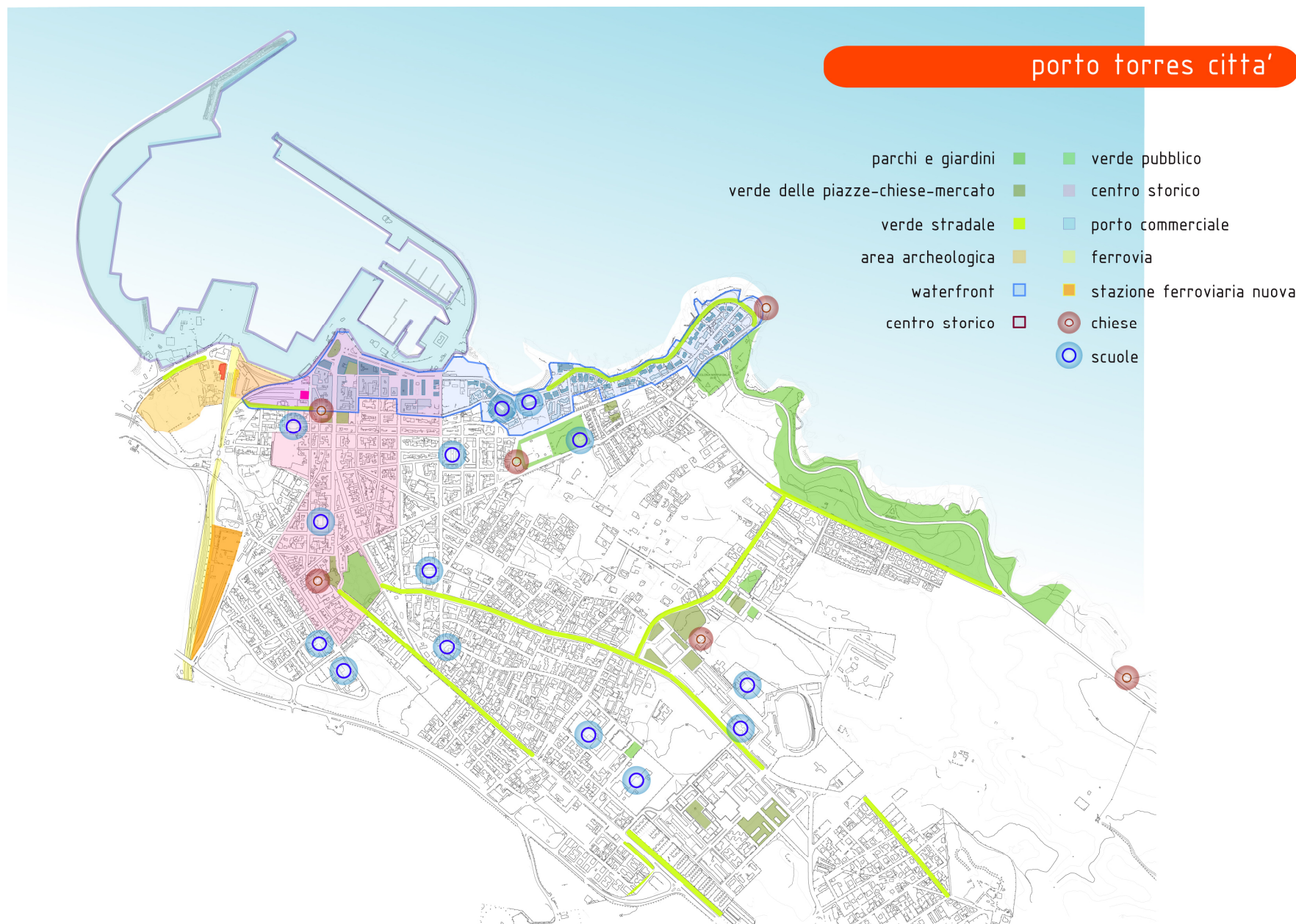
Inoltre il comparto industriale dell'area petrolchimica costituisce una presenza radicata per la città da un punto di vista urbanistico e territoriale, che necessita di essere affrontata anche da un punto di vista ambientale e architettonico per non compromettere le risorse del territorio limitrofo.

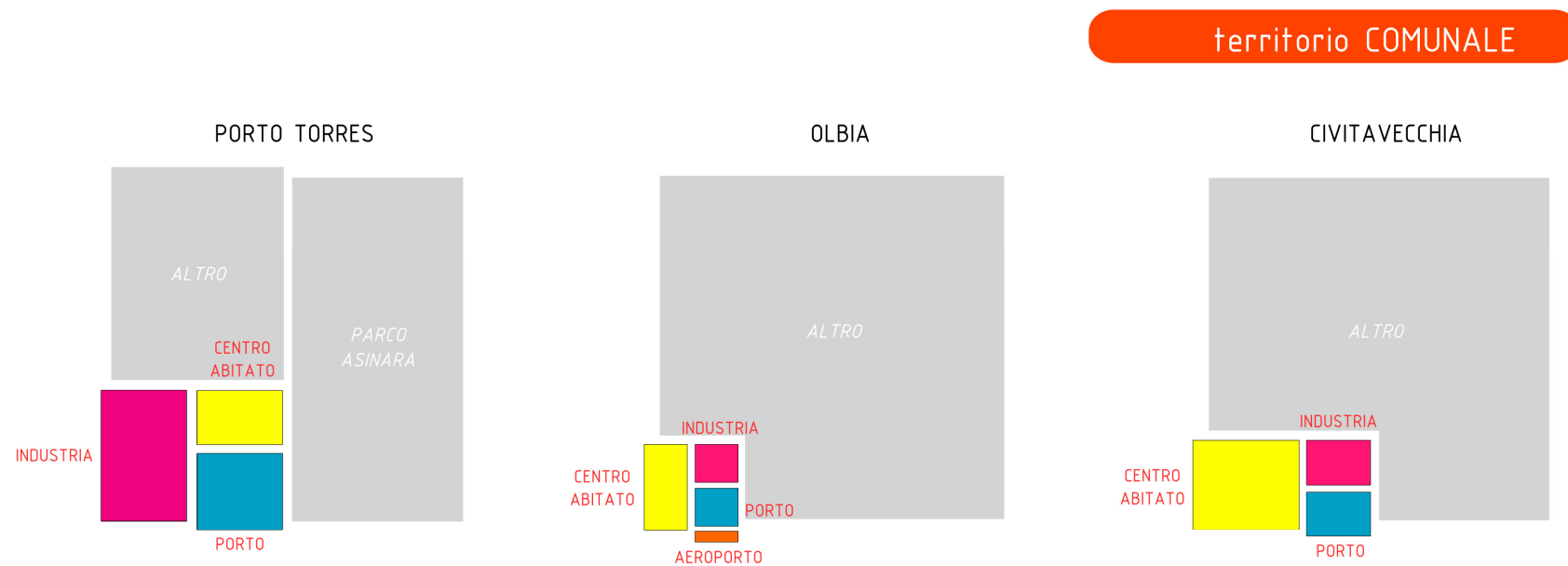
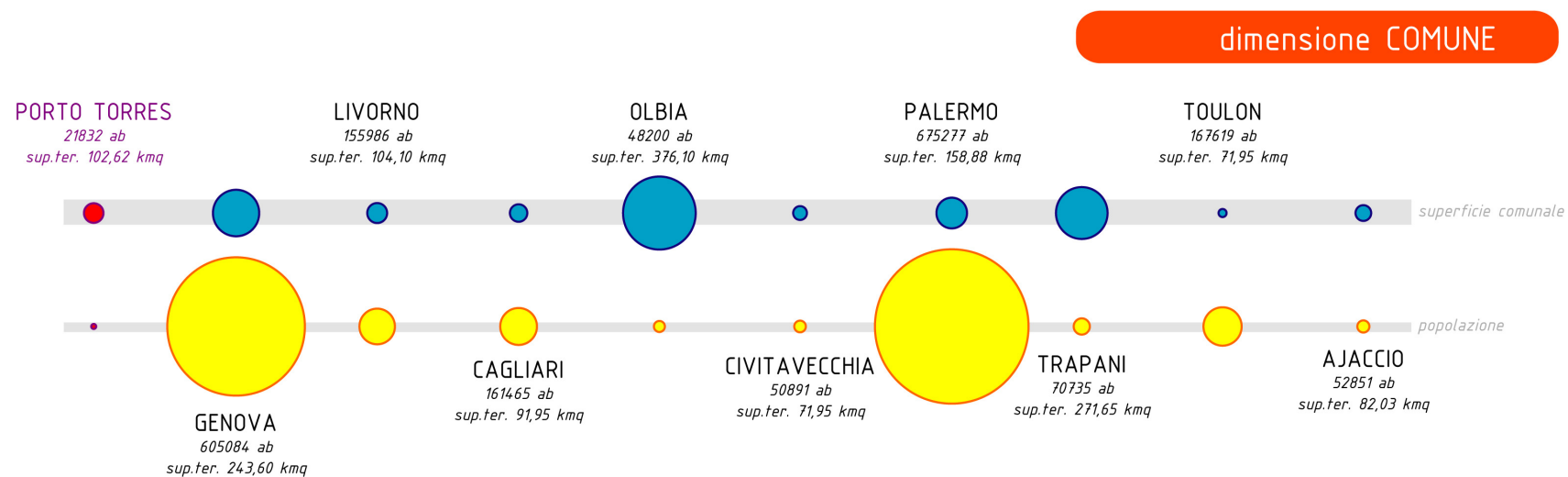
Le dinamiche urbanistiche indotte dall'espansione dell'industria petrolchimica hanno condizionato il successivo sviluppo

residenziale e determinato il limite all'espansione della città verso occidente.

Altro elemento importante è costituito dalla presenza nel territorio comunale di siti dal delicato ecosistema protetti da rigidi vincoli ambientali, che mal si integrano con l'imponenza della produzione industriale, rendendo irrinunciabile, per il comparto produttivo presente nel territorio, un profondo impegno verso linee di sviluppo sostenibili ed eco-compatibili, come peraltro sottolineato dal PUP e dal Documento Strategico Regionale.







Fonti: ISTAT - Istituto Nazionale di Statistica

1.2 Analisi socio-economica

L'analisi socio economica si è svolta attraverso lo studio dei dati ISTAT ai quali di volta in volta si sono aggiunti dati di settore che permettessero un'implementazione dei dati del 2001. L'obiettivo di questo paragrafo è quello di fornire un quadro sintetico ma completo delle dinamiche socio economiche della città di Porto Torres, anche in relazione alla sua integrazione nell'area vasta dei comuni del Nord Ovest della Sardegna.

1.2.1 Studio socio-demografico

L'analisi delle problematiche concernenti la popolazione e la realtà urbana per la città di Porto Torres si sviluppa secondo la determinazione di una serie di indicatori (demografici e della struttura insediativa) che consentono l'individuazione delle criticità sul contesto territoriale in esame e la definizione di strategie di riferimento.

Gli indicatori demografici consentono di individuare la composizione della popolazione, le abitudini comportamentali e le tendenze evolutive; gli indicatori della struttura abitativa rappresentano un'informazione utile ad individuare le preferenze delle popolazioni a vivere in città o in aree più o meno urbanizzate.

Tra gli indicatori demografici, è stato interessante valutare:

- popolazione residente;
- densità demografica;
- variazione della popolazione in un arco di tempo significativo;
- composizione della popolazione;
- indice di ricambio generazionale, utile a livello indicativo per caratterizzare il processo di invecchiamento della popolazione e dello stato di ricambio delle generazioni;
- indice di dipendenza delle classi non attive sul reddito generato dalla popolazione in età produttiva;
- indice di scolarizzazione superiore.

Tra gli indicatori della struttura insediativa, si è valutato:

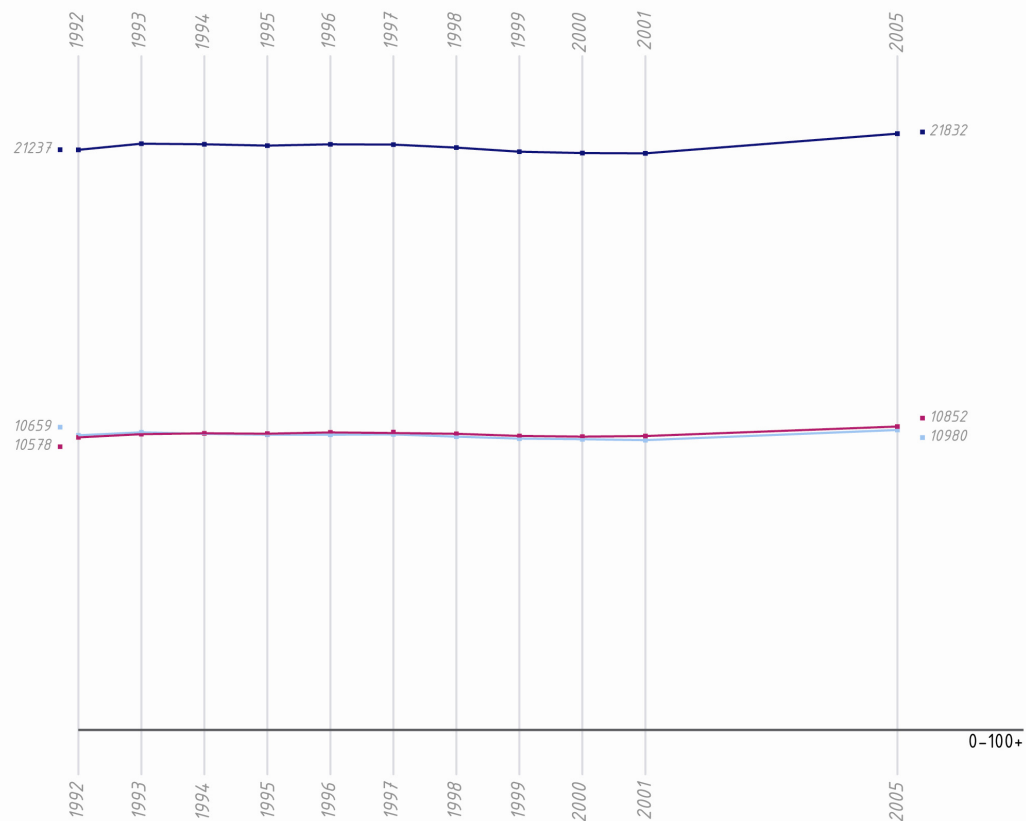
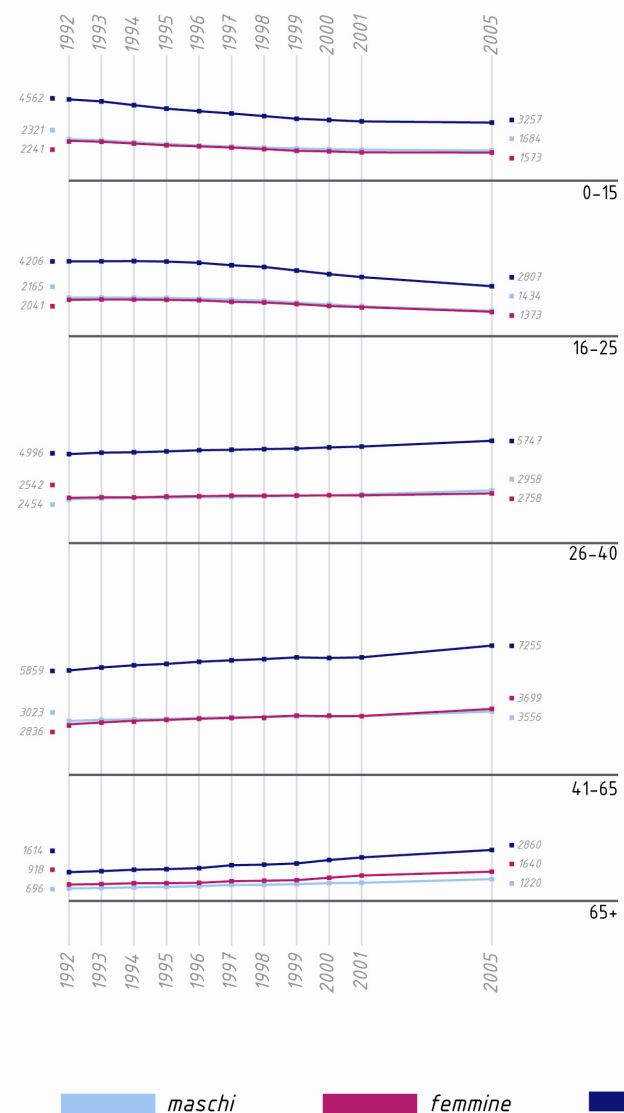
- abitazioni totali;
- abitazioni occupate;
- abitazioni non occupate.

Tale analisi costituisce un'indicazione sul livello di urbanizzazione del territorio.

Dall'analisi delle dinamiche demografiche della città si evincono alcune linee di indirizzo importanti. In particolare, è in diminuzione la percentuale di abitanti di età compresa tra 16 e 25 anni, mentre si riscontra un incremento della popolazione sopra i 40: questo dato è indicativo di una generale situazione di disagio per la fascia giovane che, per la mancanza di stimoli ed opportunità occupazionali, formative e ludiche emigra verso i centri urbani più o meno vicini. Si rende necessario, pertanto, creare opportunità di formazione ed occupazione che si traducano in elementi di catalizzazione per i giovani, al fine di stimolarne la permanenza in città, proponendo alternative valide per quanto concerne l'istruzione, l'occupazione, lo sport, la cultura e l'intrattenimento.



trend popolazione residente



Per quanto concerne il sistema insediativo, infine, la pressione delle attività legate agli insediamenti produttivi del polo petrolchimico, unitamente alle attività portuali cosiddette pesanti, non ha consentito al sistema urbano di reagire tempestivamente individuando nuovi modelli di gestione e sviluppo delle attività e dei servizi cittadini.

Dall'analisi della struttura insediativa emerge che lo sviluppo residenziale è avvenuto in aree esterne al centro storico: queste sono a tutt'oggi prive di servizi fondamentali che si trovano ubicati ancora in centro storico, con tutte le difficoltà del caso.

Il comparto produttivo del nord Sardegna rappresenta un crocevia strategico ad alto potenziale tra i terminali europei del mediterraneo e i paesi del Nord Africa, in grado di inserirsi efficacemente in un interscambio di merci e servizi previsto in espansione.

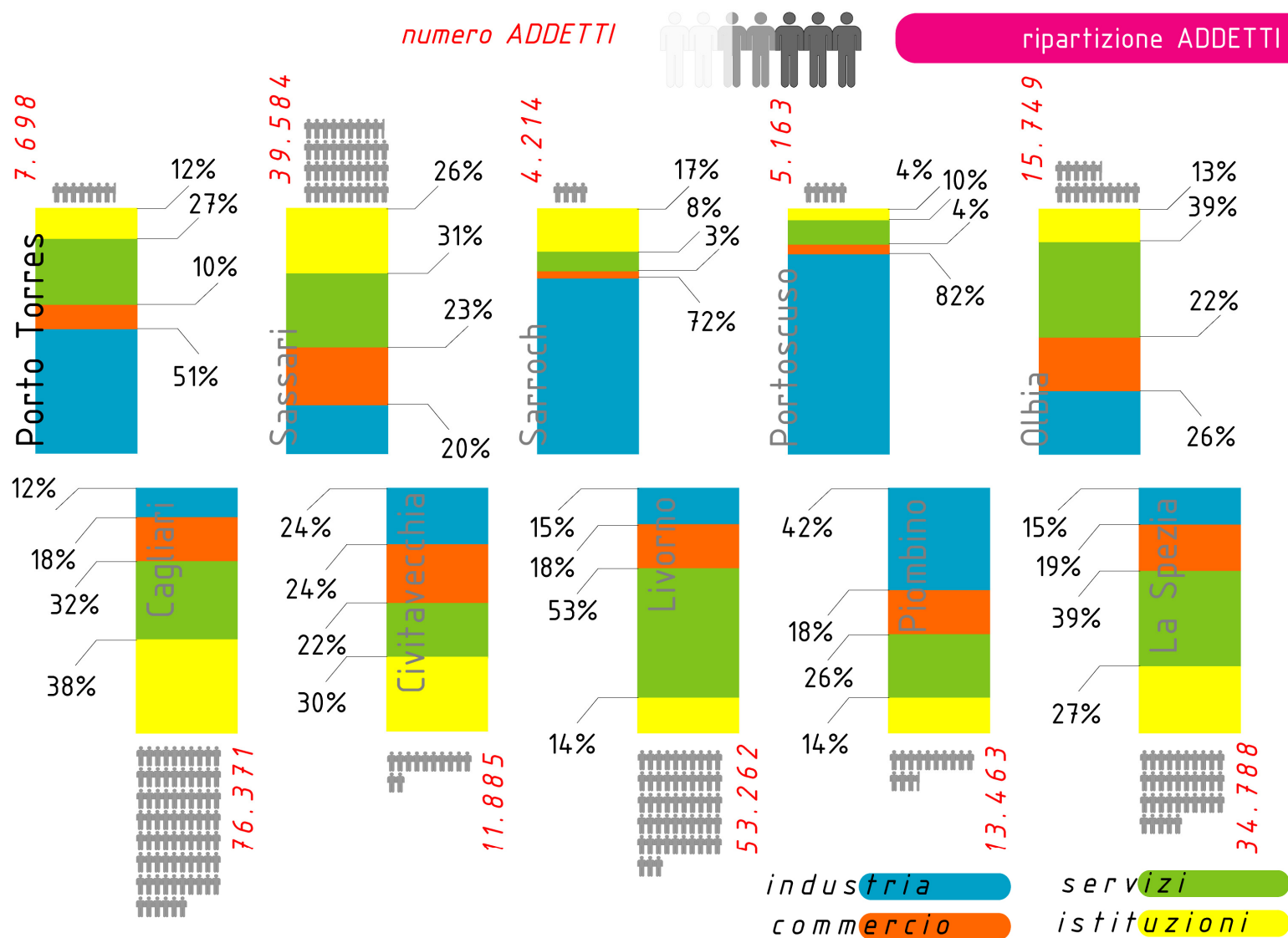
Negli ultimi anni si sono implementati i vettori di collegamento marittimo e soprattutto aereo, grazie anche al sensibile potenziamento dell'aeroporto di Alghero, nonché a nuove politiche tariffarie e promozionali. Il tutto ha già contribuito ad un tangibile incremento del traffico con aree importanti e ricche dell'unione europea. Le prospettive sono di ulteriore sviluppo e Porto Torres deve rimanere ancorata a questa tendenza.

Una presenza cospicua di aree protette e di monumenti anche archeologici delinea un vero e proprio “sistema ambiente” con notevoli ricadute positive, economiche e occupazionali, in buona parte però allo stato potenziale. In prospettiva, molti settori possono trarre occupazione e reddito da una valorizzazione economica equilibrata di tali risorse.

Il comparto dei servizi ai privati e alle imprese continua ad evidenziare uno sviluppo debole. Le infrastrutture e i centri di ricerca scientifica e applicata presenti nel territorio hanno una funzione di stimolo, anche nel trasferire innovazione alle imprese e delineano una rete il cui perno è l'Università di Sassari, impegnata in un importante programma di potenziamento e decentramento. Ne stanno derivando anche i più intensi rapporti con il sistema produttivo per l'applicazione di nuove tecnologie, per la ricerca/sviluppo in settori innovativi e per la formazione di livello. Per attivare, nel territorio di Porto Torres, un “sistema organico ed evoluto di relazioni”, tale da coinvolgere su obiettivi concreti tutti gli attori della crescita, occorrerebbero però un'azione di governo dell'economia più sollecita di quanto non emerga dal bilancio di questi ultimi anni, nonché una gestione operativa degli interventi più tempestiva.

Per il settore economico-occupazionale, il triangolo Sassari - Alghero - Porto Torres vede concentrate al suo interno la gran parte delle attività produttive: per la città di Porto Torres rivestono importanza primaria le attività industriali del polo petrolchimico e la centrale termoelettrica di Fiume Santo.

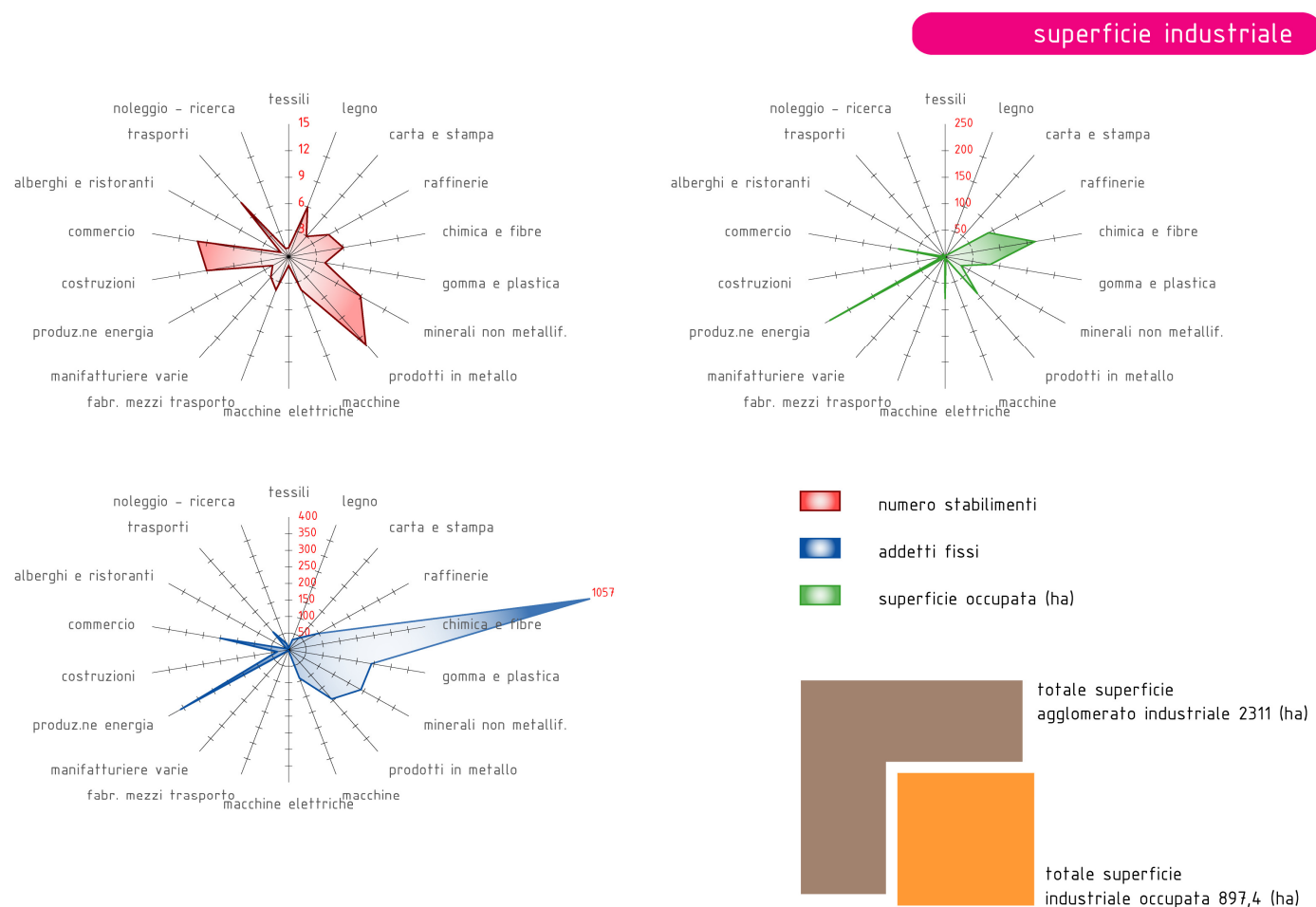
Dai grafici seguenti sul numero di addetti per settore economico è evidente come l'industria costituisca il settore principale dell'economia turritana:



Fonti: ISTAT 2001 - 8° Censimento Generale dell'Industria e dei Servizi

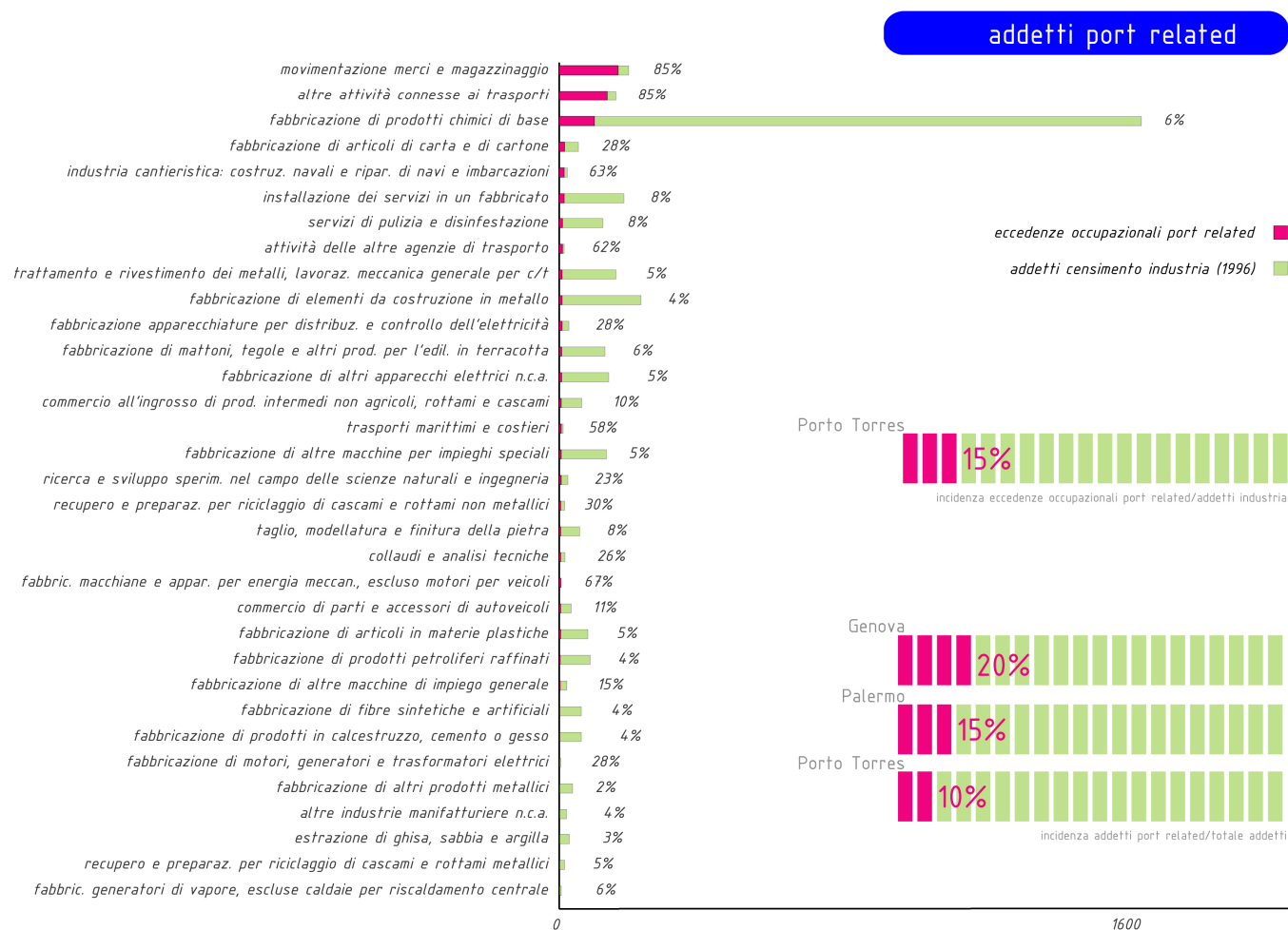
Nella tavola che segue è evidenziato l'ampio ventaglio di attività presenti nell'area industriale, con evidenziati i rapporti tra il numero di stabilimenti, il numero di addetti fissi e la superficie totale occupata da ciascun settore.

In particolare gli impianti petrolchimici concentrati nella zona industriale di Porto Torres, risentono del fatto che a livello produttivo non ci sia stata un'evoluzione verso produzioni a basso impatto ambientale e ad alto valore aggiunto, che avrebbero potuto garantire invece un importante sviluppo sostenibile del comparto e che invece hanno portato ad una profonda crisi del sistema industriale.



L'economia della città di Porto Torres, come già affermato, è fortemente legata anche alla presenza del comparto industriale e dell'area portuale: lo sviluppo degli scambi all'interno del porto può dare linfa vitale alle attività economiche della realtà industriale del mercato locale e regionale. Tale area vanta ingenti disponibilità di spazi per attività esistenti o da costituire.

Nella tavola che segue viene evidenziata l'importanza del porto per la città in termini di occupazione, in relazione anche con altre realtà nazionali.



La presenza delle attività industriali nel polo di Porto Torres, in un comparto di dimensioni notevoli e limitrofo al centro urbano ed allo specchio d'acqua antistante la città rappresenta, da anni, una criticità problematica.

Il territorio della città di Porto Torres è caratterizzato da un importantissimo patrimonio naturale e culturale, perennemente messo a rischio dal rilevante livello di inquinamento indotto dalle attività industriali: la tipologia specifica delle produzioni del comparto industriale di Porto Torres rappresenta in realtà una criticità per tutto il territorio sardo, seconda solo a quella del polo industriale di Sarroch - Cagliari.

Per quanto riguarda le incidenze a livello locale, la fascia di territorio costiero antistante la città, compresa tra lo Stagno di Pilo e la spiaggia di Platamona, presenta oggi diversi gradi di compromissione, in funzione della distanza dal porto industriale, dalla città e dalla foce del Rio Mannu.

La qualità delle acque costiere è fortemente condizionata dalla presenza degli scarichi civili ed industriali delle attività locali, sia a causa del basso livello di controllo e gestione dei reflui industriali del depuratore consortile, sia a causa del surriscaldamento indotto dal ciclo delle attività produttive energetiche.

Diversi Enti quali l'Università di Sassari, la Provincia di Sassari, il Ministero dell'Ambiente, il PMP (Presidio Multizonale di Prevenzione e Protezione) e la ASL, hanno fornito dati di monitoraggio utili per costruire un quadro conoscitivo per le:

- Acque superficiali (Rio Mannu) da maggio 1994 ad agosto 1997;
- Acque marine (8 Campagne oceanografiche);
- Acque di balneazione (Porto Torres) dal 1994 al 2003;
- Acque di scarico (Depuratore A.S.I.) da maggio 1998 a gennaio 2004;
- Acque destinate al consumo umano.

Per ciò che riguarda la qualità dell'aria, essa è valutata in funzione delle concentrazioni di particolari sostanze (gassose o sotto forma di particelle) nocive per la salute umana e per gli ecosistemi naturali: sono individuati dei livelli di soglia e di rischio, e l'allarme scatta quando questi vengono superati e si rende necessario predisporre un piano d'azione contenente le misure minime da attuarsi affinché il rischio sia ridotto al minimo.

La qualità dell'aria di Porto Torres è fortemente influenzata dalle attività antropiche legate al settore petrolchimico e della produzione di energia elettrica: a queste si sommano, come in ogni centro urbano, le problematiche legate al sistema dei trasporti e del riscaldamento domestico. Le emissioni hanno, infatti, ripercussioni sulle componenti dell'ambiente urbano, ed in particolare sulla salute dei cittadini, sull'equilibrio degli ecosistemi naturali e sul patrimonio dei beni culturali.

Alcuni fattori meteorologici (direzione ed intensità dei venti dominanti, umidità dell'aria, temperature etc.) hanno forte influenza sull'inquinamento atmosferico, agevolando od ostacolando la dispersione in aria delle sostanze nocive e l'abbattimento.

Il D. Lgs 351/1999 ha dato incarico alle Regioni affinché effettuino la valutazione della qualità dell'aria, individuando le zone del proprio territorio nelle quali i livelli di uno o più inquinanti comportano il rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme, adottando piani d'azione contenenti le misure da attuare nel breve periodo, affinché sia ridotto il rischio di superamento.

L'inquinamento dell'aria è stato oggetto di continuo monitoraggio da parte della Provincia di Sassari, che per la zona di Porto Torres ha disposto la presenza di 5 centraline, in funzione fino al 2003.

Le centraline sono state localizzate rispettivamente in zona industriale (4) ed in centro urbano (1): i dati rilevati riguardano i livelli di anidride solforosa, biossido di azoto, ozono atmosferico, ossido di carbonio, particolato sospeso.

Dalle analisi generali del periodo, si rileva la forte influenza dei fattori climatici sulla dispersione delle sostanze: infatti, anche nella zona industriale, le centraline hanno evidenziato un generale livello d'inquinamento inferiore a quello posto come limite di legge. Nell'area del comparto industriale, però, è evidente il forte grado d'insalubrità dell'aria, percepibile quando i venti spingono i fumi di scarico delle attività industriali verso il centro abitato.

L'attività di monitoraggio, anche a causa delle azioni vandaliche che hanno danneggiato le centraline, è stata sospesa nel 2003.

Il territorio di Porto Torres presenta un'ampia disponibilità di risorse turistiche e culturali. L'Isola dell'Asinara, pur distando oltre 20 km dall'abitato, rientra nei confini amministrativi della città, così come la piccola Isola Piana, che costituisce il ponte naturale tra l'Asinara e Stintino. Proprio queste due isole, di grande valore ambientale, costituiscono una risorsa importante per il territorio: per tutta questa fascia esiste un regime di tutela che condiziona fortemente le attività di sviluppo e crescita, che dovranno essere orientate verso la sostenibilità delle azioni strategiche.

La presenza delle aree protette, ed in particolare del Parco Nazionale deve poter rappresentare, nel rispetto delle esigenze di salvaguardia dell'ambiente, un'occasione di sviluppo per il comune di Porto Torres, un elemento trainante per il turismo sull'intero territorio comunale. D'altra parte il degrado ambientale dovuto all'area industriale costituisce invece un freno per lo sviluppo di questo comparto.

La posizione favorevole nel golfo dell'Asinara evidenzia per il comune di Porto Torres una potenziale risorsa turistica di grande rilevanza. Il miglioramento delle condizioni ambientali delle aree degradate potrebbe condurre nella città un flusso di turisti interessati a quella specifica parte del territorio, e non solo di passaggio verso altre mete costiere: attualmente, l'unica area

coinvolta dal punto di vista del turismo ambientale è l'Asinara, verso la quale sono organizzate quotidianamente escursioni sia dal porto di Porto Torres che da Stintino.

Dall'osservazione ed analisi delle coste, emerge l'importante presenza di una considerevole percentuale delle stesse destinata a parco.

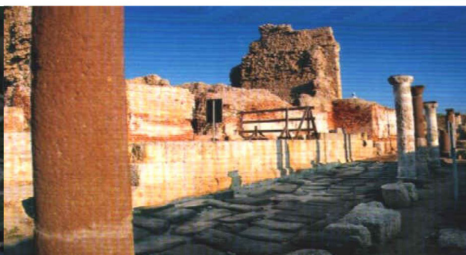
risorse ambientali e turistiche



Monte d'Accoddi



Ponte Romano

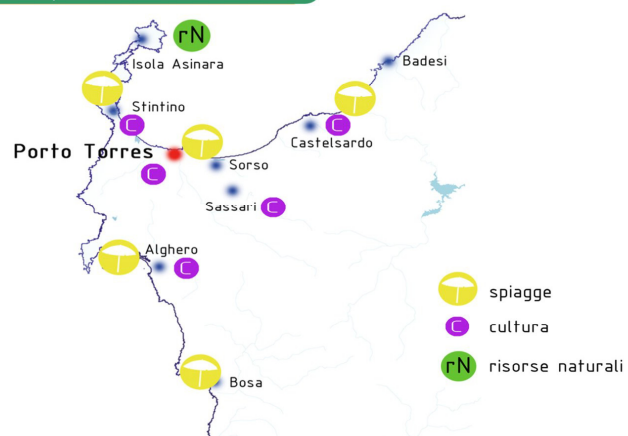


Palazzo Re barbaro



Basilica San Gavino

poli turistici e attrattori



Asinara

Balai



- Ampia disponibilità di risorse turistiche e ambientali (parco dell'asinara, emergenze storico-archeologiche)
- Potenziale inserimento all'interno di un circuito turistico costiero intercomunale
- Delicato equilibrio ambientale tra il Polo industriale e le aree protette ed archeologiche

Polo industriale



(Parco dell'Asinara, emergenze storico - archeologiche)

risorse ambientali e turistiche



Isola dell'Asinara

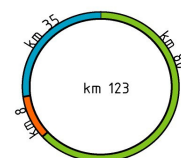
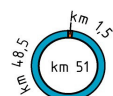
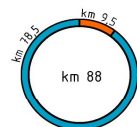
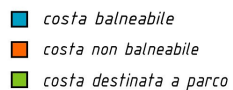
Parco nazionale (Legge 394/91)

Area marina protetta (Legge 394/91)

Sito di Importanza Comunitaria

(insieme all'Isola Piana ed allo Stagno e Ginepreto di Platamona, condiviso con Sassari e Sorso)

coste: balneabilità e presenze turistiche

PORTO TORRES 700

STINITINO ●●●●● 9869

ALGERO 38295

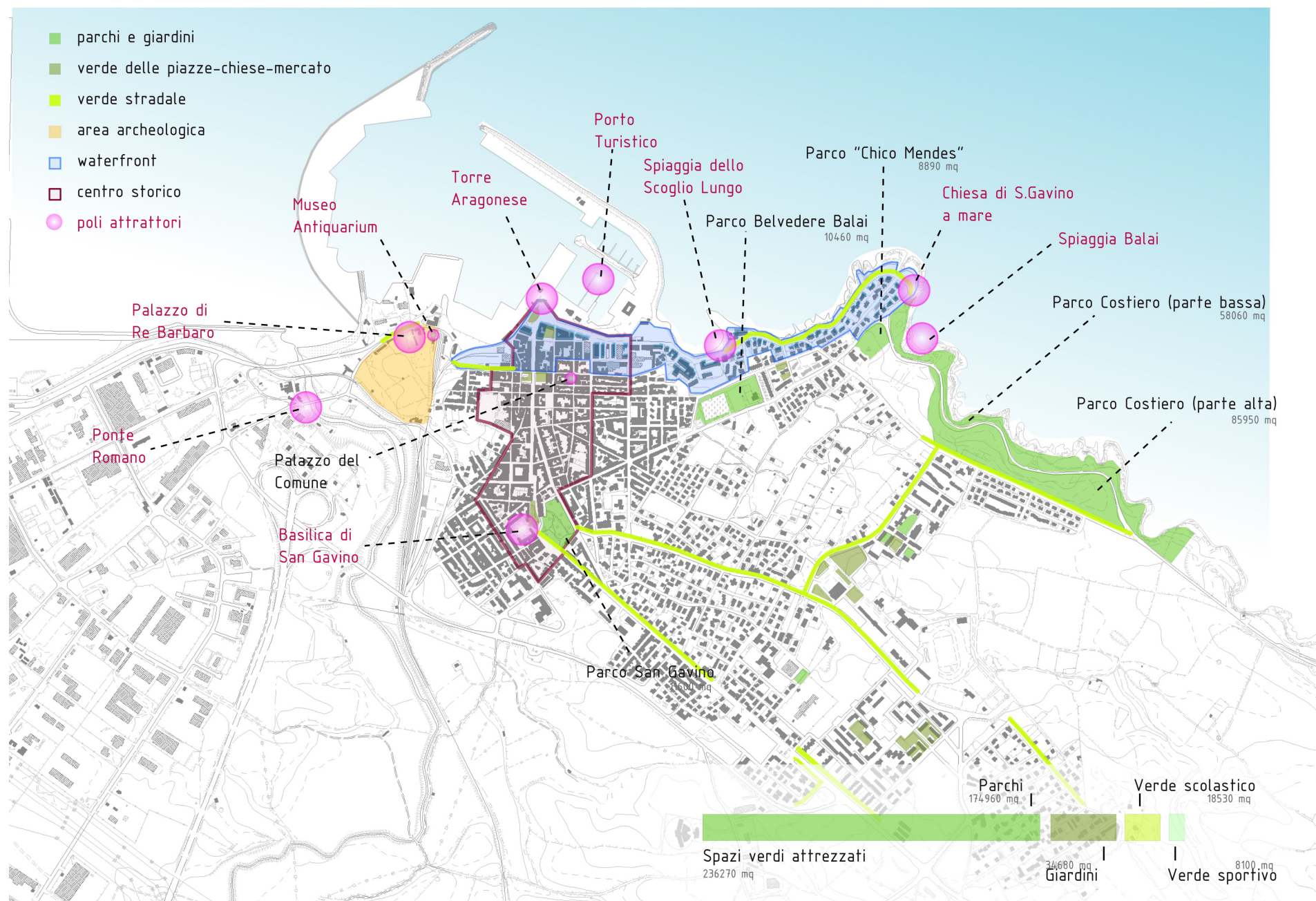
Le attuali limitazioni in materia di tutela ambientale compromettono l'effettiva estensione del fronte mare fruibile per la balneazione e, tra le rimanenti, la percentuale di costa non balneabile, perché inquinata, risulta rilevante (dalle analisi effettuate si evince come su 123 Km di costa solo 35 Km siano balneabili).

La presenza radicata di un turismo di puro transito impone la necessità di trattenere una parte dei flussi turistici che già gravitano in tutto il territorio, di cui Porto Torres rappresenta una porta privilegiata, attraverso la definizione di una strategia che si dispieghi su più ambiti tematici.

La presenza, nell'area intercomunale di Porto Torres, Stintino, Alghero e Sassari, anche di rilevanti emergenze archeologiche (fino ad oggi poco valorizzate perché localizzate nei pressi dell'area industriale di Porto Torres) e culturali, richiede un progetto di valorizzazione coordinata capace di produrre importanti processi di crescita per l'intero territorio.

Il patrimonio storico-culturale turritano è di indubbio valore (Ponte Romano, basilica di San Gavino, area archeologica di Turrus Libisonis, il museo) e costituisce una risorsa di forte valenza, che però necessita di attività di promozione e di inserimento in un itinerario turistico-museale, capace inoltre di interagire con un ambiente naturale qualificante. Questo sviluppo, unito ad un processo di sensibilizzazione della popolazione stessa, potrebbe portare al coinvolgimento, in termini occupazionali, di numerose figure specializzate nei settori del turismo e dell'ambiente.

Un altro dei temi cruciali per la valorizzazione turistica riguarda l'aspetto diportistico, che presenta ampi margini di sviluppo grazie all'ingente disponibilità di spazi e alla favorevole posizione geografica, e potrebbe garantire ampi margini di crescita nel settore non solo turistico ma anche commerciale.



Il porto, come si è già fatto rilevare, ha un ruolo importantissimo per la città di Porto Torres grazie alla favorevole posizione geografica. Inoltre la separazione fisica tra il porto commerciale e quello industriale potenzialmente evita l'interferenza tra scambi merci e passeggeri, favorendo il possibile sviluppo dei singoli comparti, con un implemento sia dello scambio mercantile che dell'accesso al territorio di flussi di passeggeri. Allo stato attuale però le limitate dimensioni del bacino del porto civico impongono che le operazioni di imbarco-sbarco dei passeggeri si svolgano nel porto industriale, in assenza di qualunque struttura ricettiva di accoglienza.

La nuova configurazione dei traffici all'interno del bacino del Mediterraneo, che predilige l'asse est-ovest che collega il canale di Suez con lo stretto di Gibilterra, comporta una centralità spostata più a sud rispetto alla posizione di Porto Torres, che si trova fuori dalla linea di rotta. È quindi necessario riconsiderare il ruolo strategico del porto all'interno dei traffici internazionali, in modo che la posizione geografica possa rivestire non un detraente, ma un potenziale di sviluppo per l'apertura verso rotte e mercati differenti.

TEN-T priority axes and projects 2005



Trans-European transport network (TEN-T)

Priority axes and projects

1. Railway axis
Berlin–Verona/Milan–Bologna–Naples–Messina–Palermo
2. High-speed railway axis
Paris–Brussels–Cologne–Amsterdam–London
3. High-speed railway axis of south-west Europe
4. High-speed railway axis east
5. Betuwe line
6. Railway axis Lyons–Trieste–Divača/
Koper–Divača–Ljubljana–Budapest–Ukrainian border
7. Motorway axis Igoumenitsa/Patras–Athens–Sofia–Budapest
8. Multimodal axis Portugal/Spain–rest of Europe
9. Railway axis Cork–Dublin–Belfast–Stranraer
10. Malpensa airport
11. Øresund fixed link
12. Nordic triangle railway/road axis
13. United Kingdom/Ireland/Benelux road axis
14. West coast main line
15. Galileo
16. Freight railway axis Sines/Algeciras–Madrid–Paris
17. Railway axis Paris–Strasbourg–Stuttgart–Vienna–Bratislava
18. Rhine/Meuse–Main–Danube inland waterway axis
19. High-speed rail interoperability on the Iberian peninsula
20. Fehmarn belt railway axis
21. Motorways of the sea
22. Railway axis Athens–Sofia–Budapest–Vienna–Prague–
Nuremberg/Dresden
23. Railway axis Gdansk–Warsaw–Brno/Bratislava–Vienna
24. Railway axis Lyons/Genoa–Basle–Duisburg–Rotterdam/Antwerp
25. Motorway axis Gdansk–Brno/Bratislava–Vienna
26. Railway/road axis Ireland/United Kingdom/continental Europe
27. 'Rail Baltica' axis Warsaw–Kaunas–Riga–Tallinn–Helsinki
28. 'Eurocaprail' on the Brussels–Luxembourg–Strasbourg
railway axis
29. Railway axis of the Ionian/Adriatic intermodal corridor
30. Inland waterway Seine–Scheldt

Priority axes and projects

- Road
- Rail
- Inland waterway
- Motorway of the Sea
- Airport project
- Port project

Trans-European transport network

Priority project numbers

- 13 Road project
- 6 Railway project
- 8 Multimodal project
- 30 Inland waterway project
- 21 Motorway of the sea
- 10 Airport

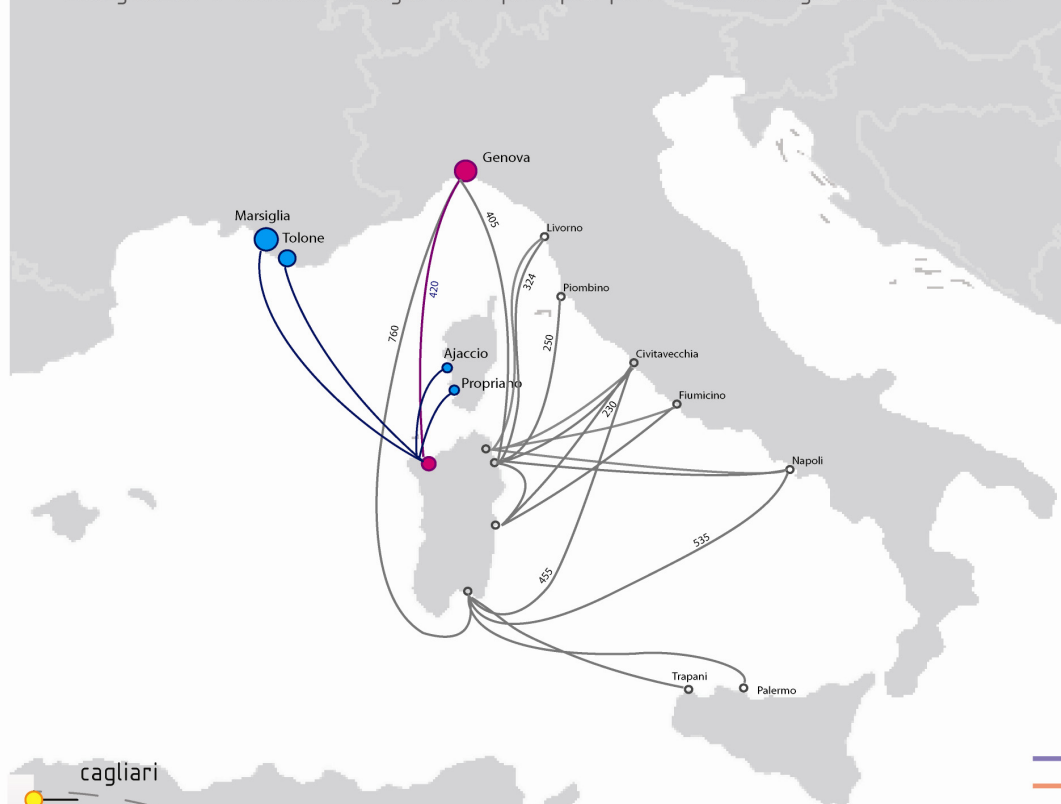
La mancanza di un'Autorità che eserciti le funzioni di unico referente per le diverse attività portuali rende tuttavia problematica la trasformazione degli scali in un moderno sistema portuale integrato.

Vanno poi sottolineate le attuali limitazioni nell'efficienza portuale, le carenze nella sua operatività, la mancanza di un'efficiente sistema intermodale e la subordinazione rispetto ad altre realtà portuali.

Come evidenziato dall'immagine che segue, Porto Torres è teoricamente ben relazionata con gli altri scali: pur soffrendo infatti della importante concorrenza del sistema portuale olbiese, cui giova la maggiore vicinanza con gli scali italiani, lo scalo di Porto Torres può contare sulle rotte di collegamento con gli importantissimi scali francesi di Marsiglia e Tolone, più vicini della stessa Genova, per cui rappresenta l'unico polo di apertura della regione verso il quadrante nord-ovest del Mediterraneo.

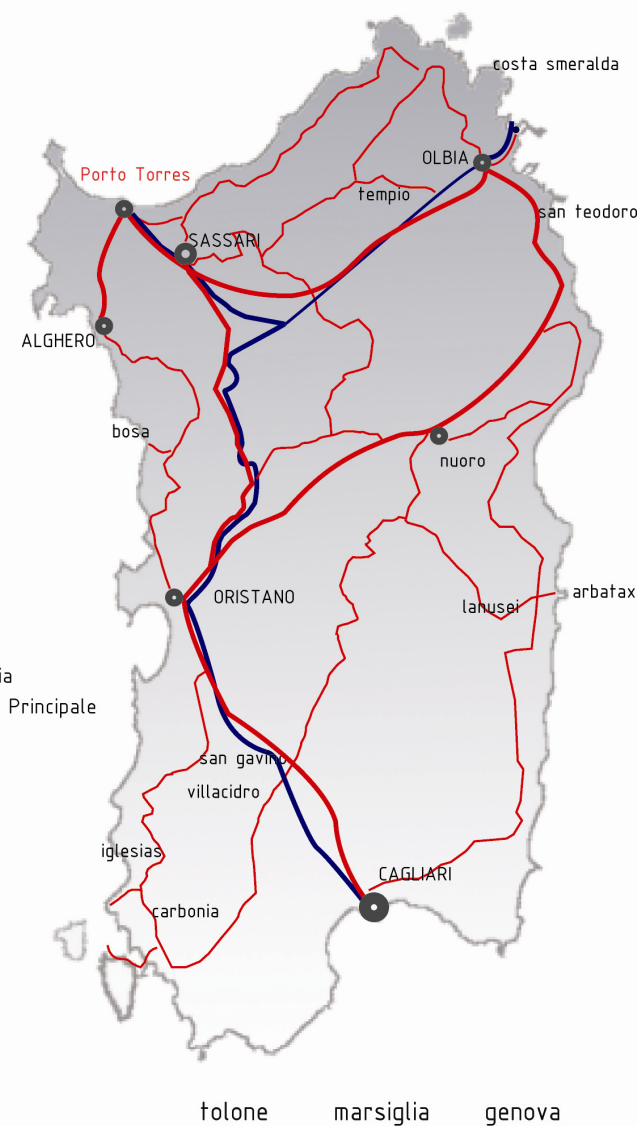
Le maggiori carenze provengono in realtà dai collegamenti interni all'isola, nei quali i tempi di percorrenza sono notevolmente superiori alle medie nazionali. Questo nonostante Porto Torres sia il punto terminale della principale arteria viaria regionale (S.S.131) e dell'unico tratto di strada ferrata su cui le Ferrovie Italiane mantengono un certo interesse per il futuro.

collegamenti e distanze in miglia tra i principali porti della sardegna e il continente



Porto Torres: la porta di maestro della Sardegna

collegamenti



Ferrovia
Strada Principale

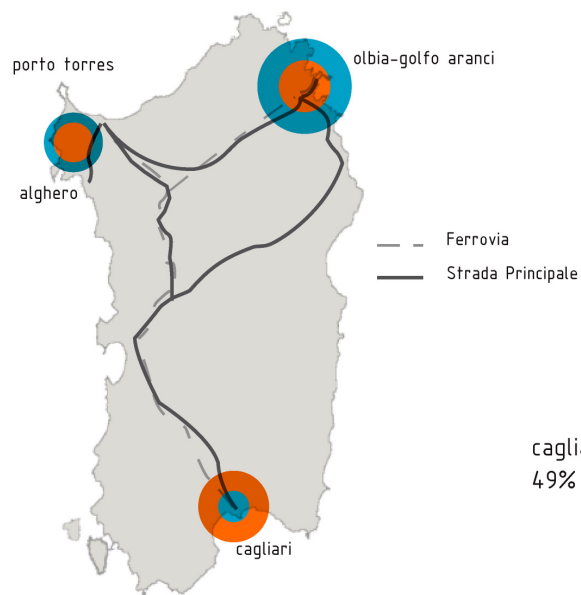
tolone marsiglia genova

Piano Strategico del Comune di Porto Torres

Per quanto concerne il problema dell'accessibilità portuale, è necessario un consolidamento del sistema dell'accessibilità territoriale, al fine di creare un polo intermodale all'altezza del ruolo che il porto di Porto Torres dovrebbe rivestire nel sistema dei traffici regionali e internazionali. Risulta evidente una carenza nei collegamenti alla maglia infrastrutturale regionale per l'obiettivo di polo portuale inteso come accesso nazionale ed internazionale dell'isola: il punto di maggiore criticità è costituito dall'attraversamento del centro storico da parte del traffico in ingresso e uscita dal porto commerciale, con disagi per i cittadini e allungamento dei tempi di percorrenza per i veicoli diretti al porto.

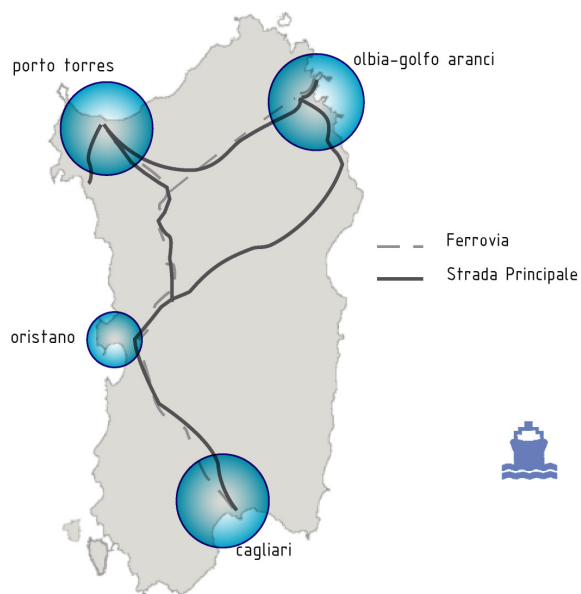
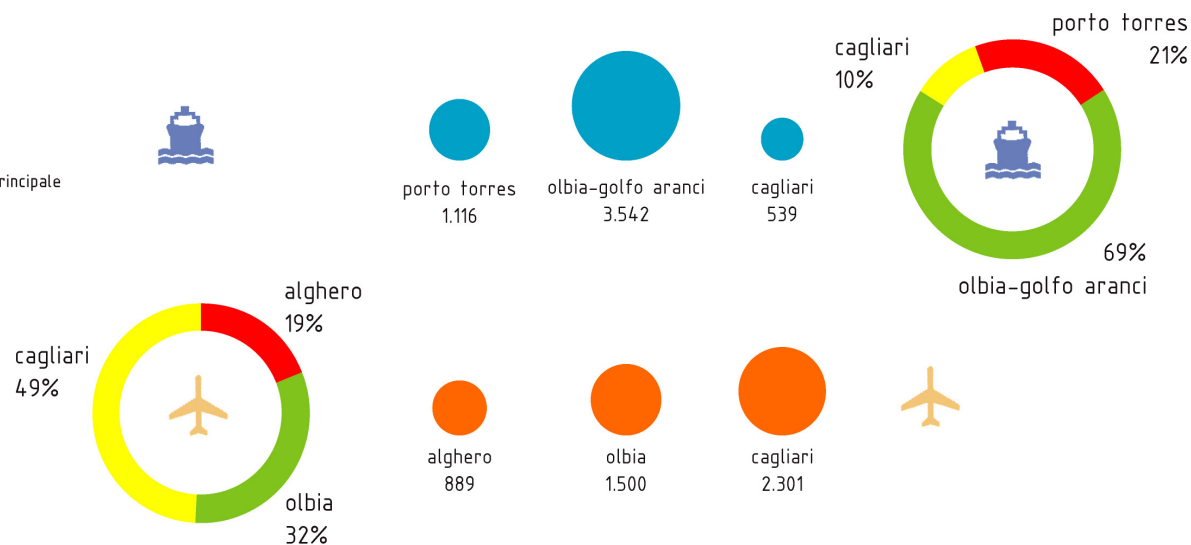
L'obiettivo prospettato dal Piano Regionale dei Trasporti di creare un sistema logistico dei trasporti dell'intera Regione incentrato su tre poli fondamentali (Cagliari, Olbia, Alghero-Porto Torres), rende urgente la rifunzionalizzazione delle aree portuali e delle strutture di servizio, incapaci allo stato attuale di gestire con efficienza elevati flussi di traffico.

L'analisi degli hubs passeggeri e merci mostra le potenzialità insite nel sistema integrato Porto Torres - Alghero. Va sottolineato come negli scali regionali, buona parte degli scambi merci sia imputabile alla movimentazione degli idrocarburi, che fanno lievitare notevolmente le dimensioni del sistema cagliaritano (per la presenza di Sarroch), come rappresentato nei diagrammi degli hubs che seguono:



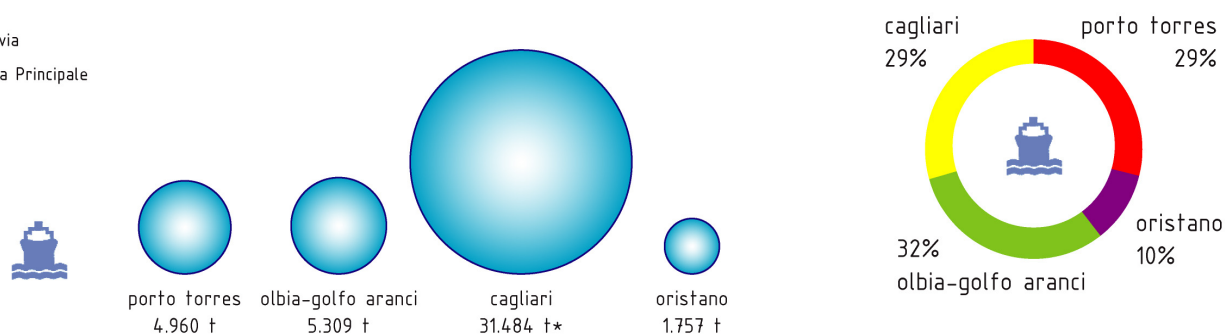
hubs passeggeri> transito annuo

cifre in migliaia

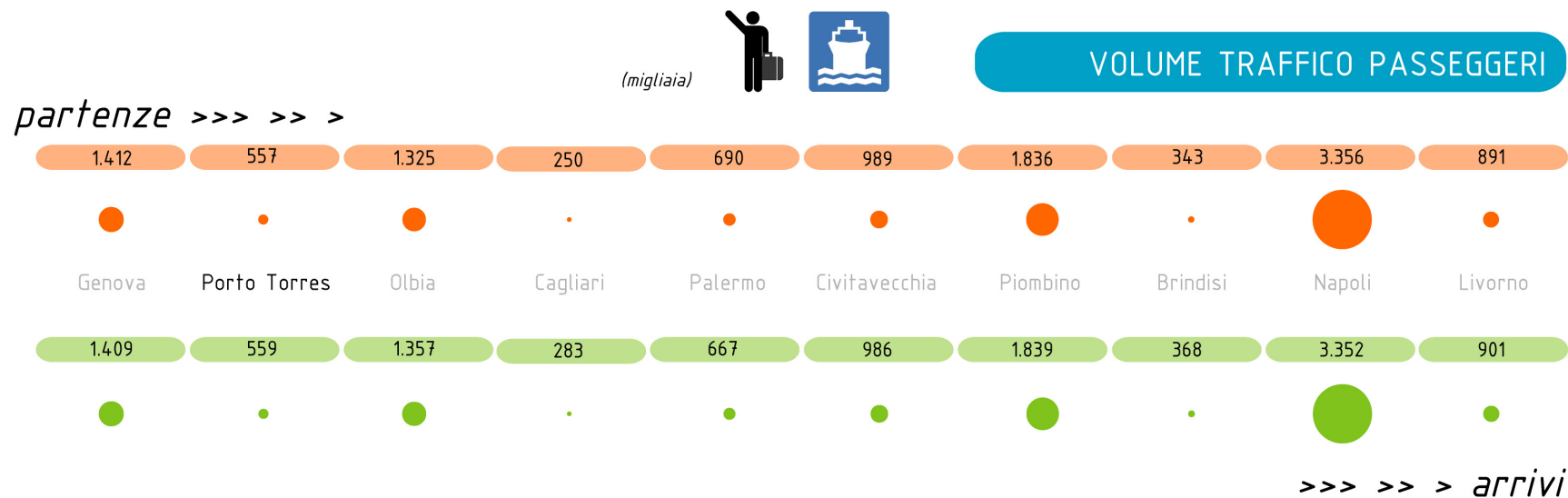


hubs merci> traffico annuo

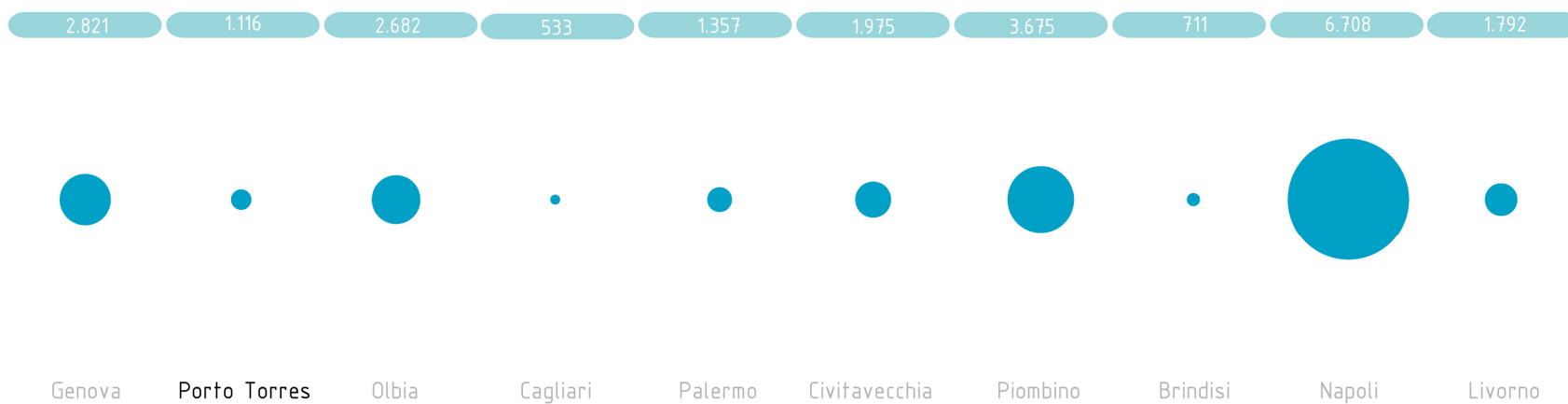
cifre in migliaia



_cifre in migliaia _* cifra incluso Porto Foxi, Cagliari senza Porto Foxi = 5.000 t _fonte: ministero dei trasporti, rapporto statistico anno 2003



>>> >> > totale >>> >> >

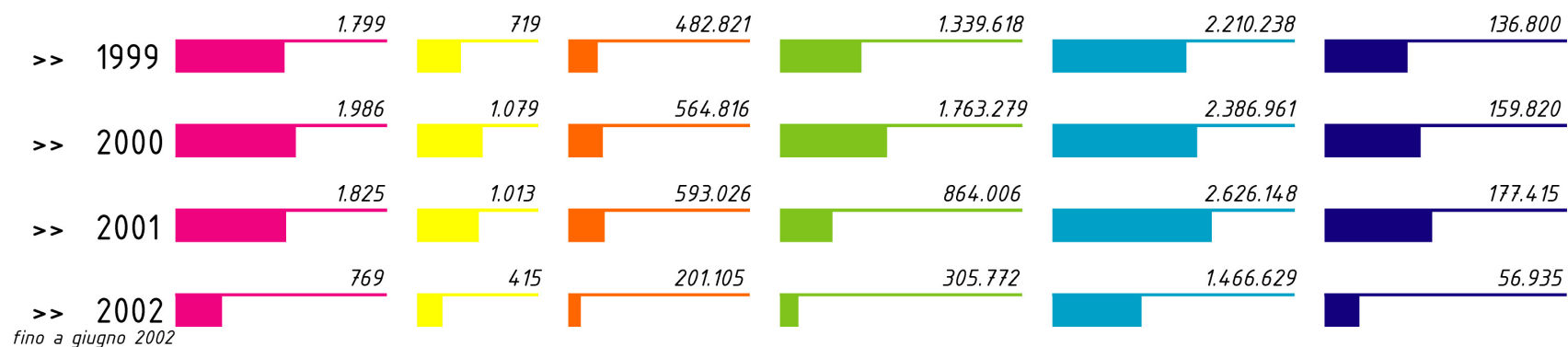


Fonti: ISTAT 2001



Fonti: ISTAT 2001

trend ARRIVI



navi totali



navi passeggeri



n. passeggeri



merci varie

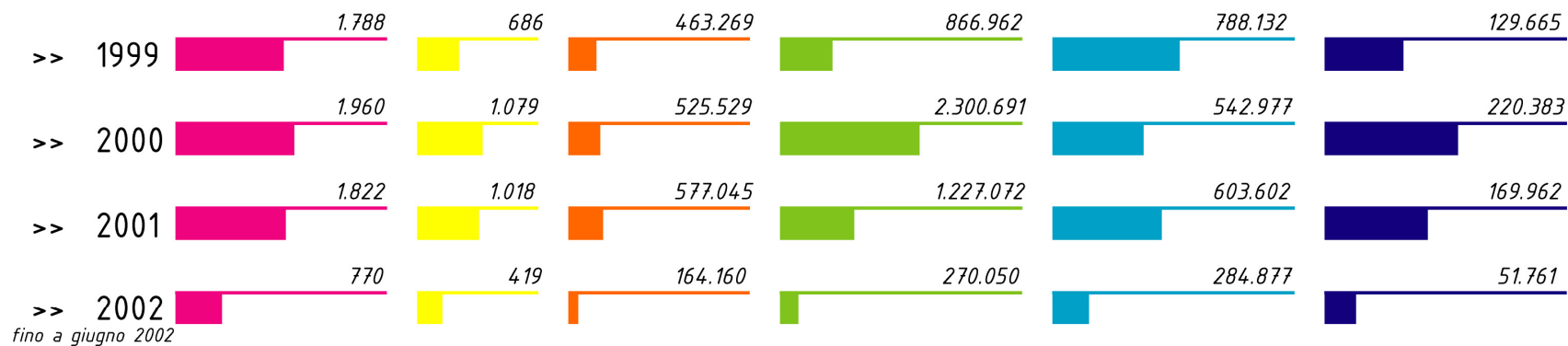


idrocarburi



auto

trend PARTENZE

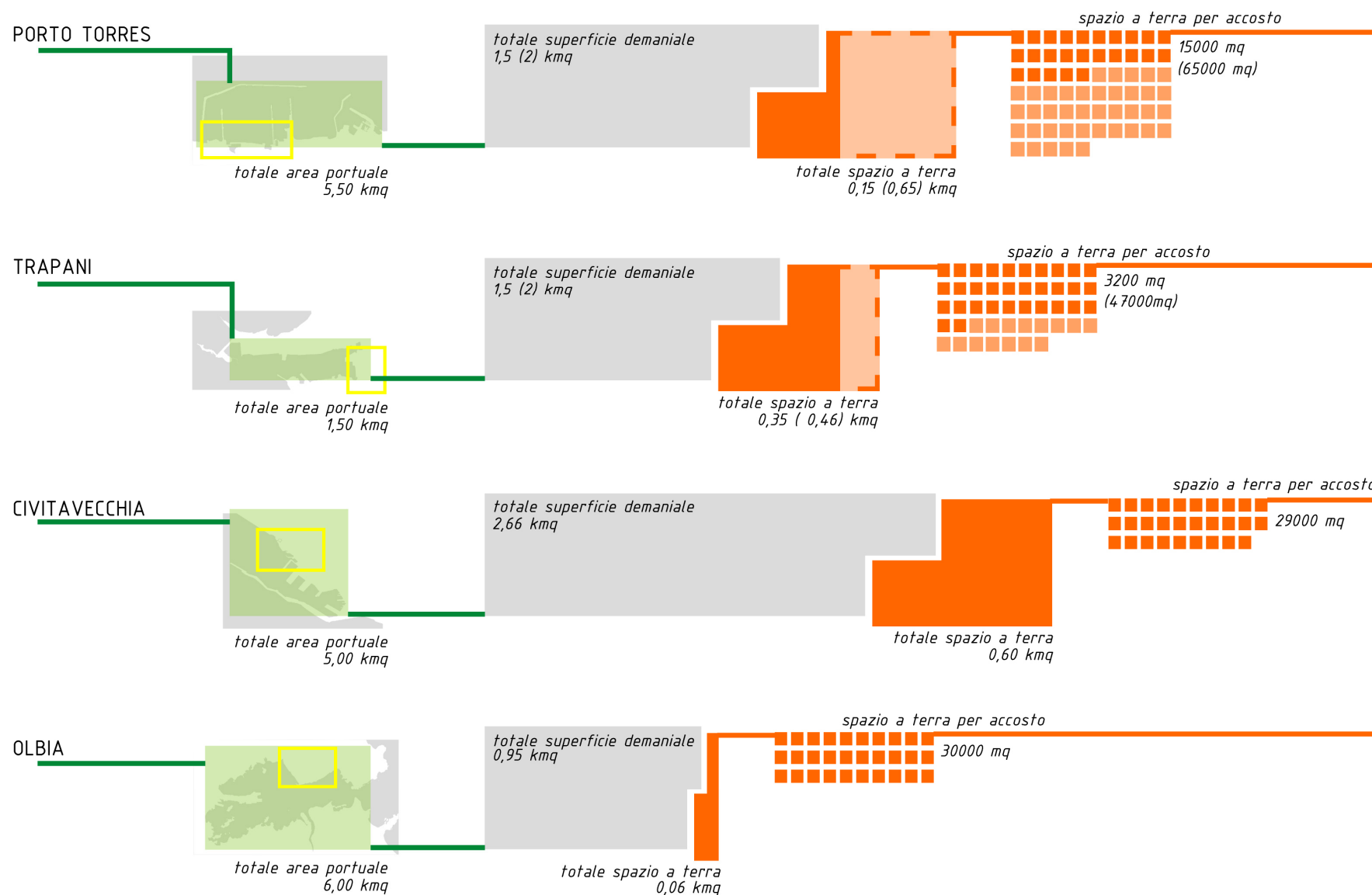


Fonti: AGENDA 21 - Relazione sullo stato dell'Ambiente 2003

Nelle successive immagini sono evidenziate le caratteristiche strutturali principali della realtà portuale turritana, in funzione dei traffici passeggeri e merci che lo caratterizzano annualmente, dei volumi di traffico, rapportati anche ad altre realtà portuali. Si è voluta evidenziare la capacità operativa del porto stesso, con la considerazione che attualmente gli accosti sono localizzati all'interno del solo porto industriale; ciò comporta notevoli disagi ai passeggeri, costituendo un limite per lo sviluppo delle potenzialità dello scalo.



distribuzione spazi a terra PORTO

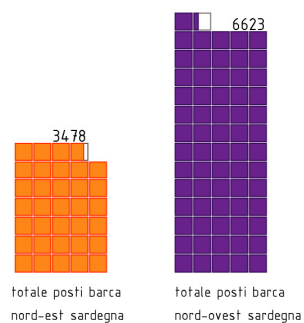
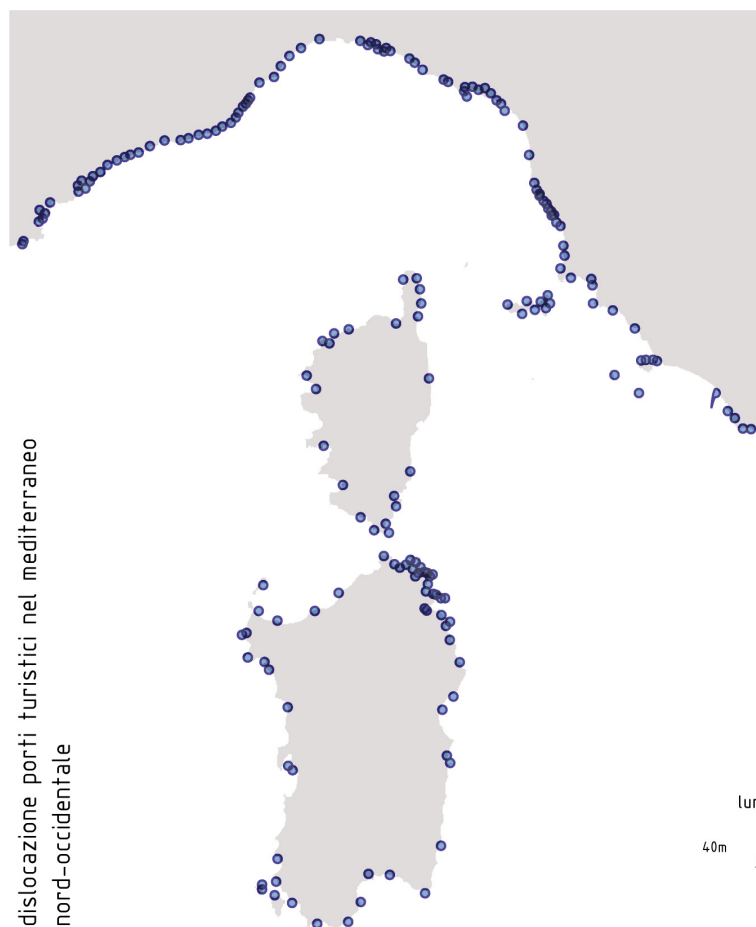


Come sottolineato dal PPR risultano inoltre prioritarie l'integrazione tra le funzioni localizzate nel centro urbano e nell'area del porto, la qualificazione urbana ed ambientale degli spazi che connettono la città al sistema della portualità storica, commerciale ed industriale, attraverso il recupero del waterfront urbano, l'organizzazione del sistema delle infrastrutture e della mobilità di collegamento alla città. Il confronto tra l'offerta e la domanda di posti barca per la nautica da diporto rappresenta, ovviamente, uno dei parametri fondamentali per valutare l'efficienza del sistema diportistico e proporre un piano per la riorganizzazione del settore.

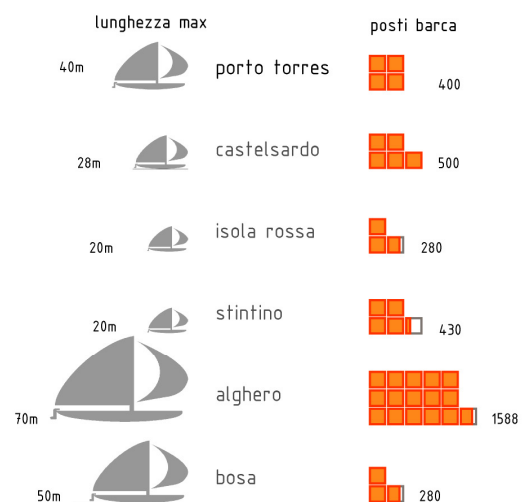
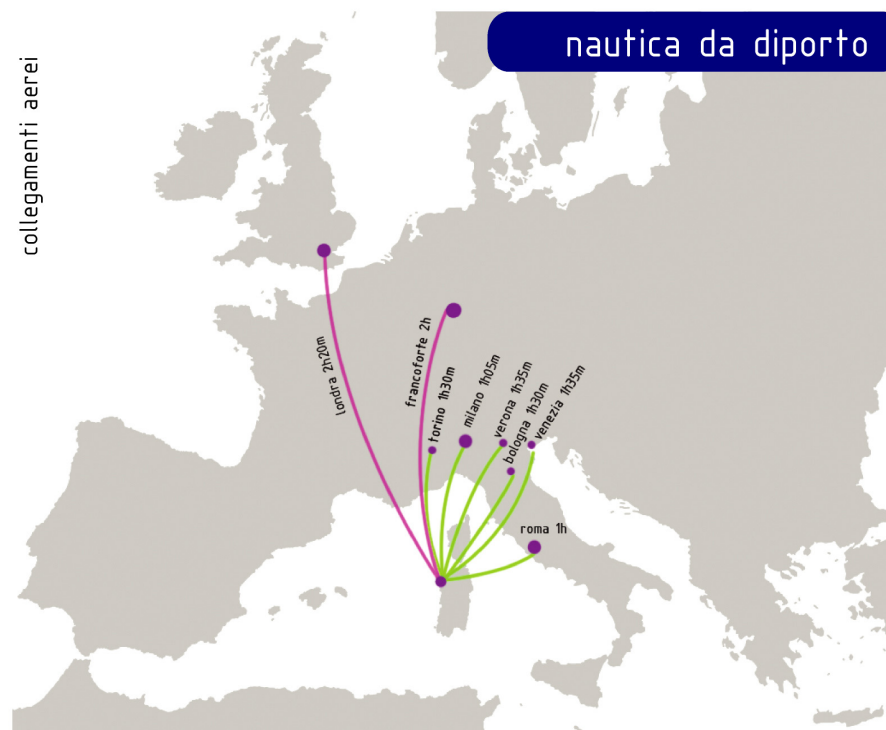
Per quanto attiene alla valutazione del parco nautico sardo si può ritenere che attualmente sia costituito da circa 30.000 imbarcazioni delle quali l'85% riferibile alla nautica minore. Nel 2010, secondo un trend mediamente assunto a livello nazionale, si prevederebbe al numero di circa 41.000 unità, passando da una barca ogni 53 abitanti ad una ogni 40.

Delle imbarcazioni locali si può ritenere che al momento attuale circa 9.000 occupino un posto barca, mentre al 2010 la domanda dei residenti, tenuto conto delle prevedibili variazioni nella tipologia della flotta tipo, dovrebbe attestarsi su valori pari a 13.500 p.b. Nel complesso si può ritenere che l'attuale offerta di posti barca sia impegnata dal parco nautico regionale in una percentuale variabile attorno al 60%. Dovendo fronteggiare il previsto aumento di domanda al 2010 si può ipotizzare la necessità di disporre di ulteriori 6.000 posti barca.

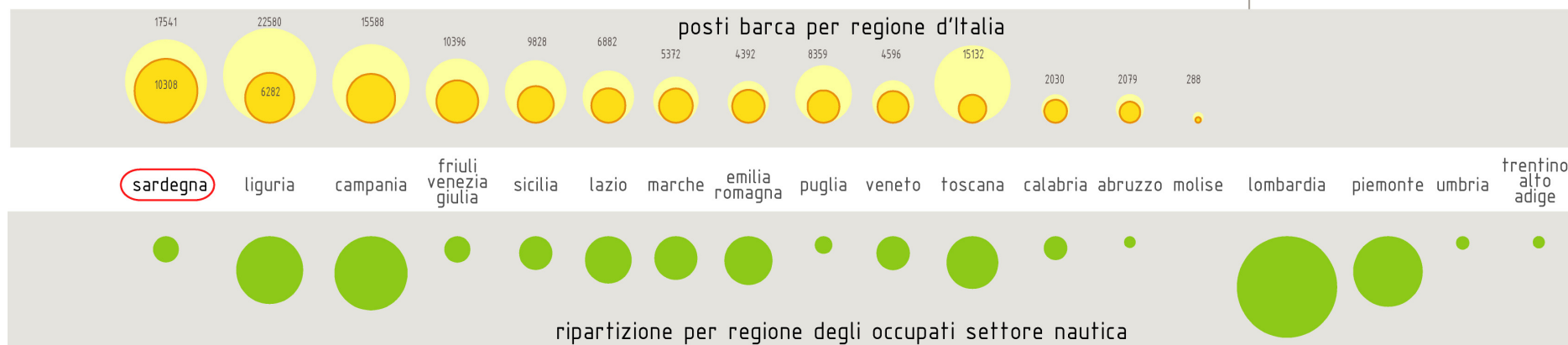
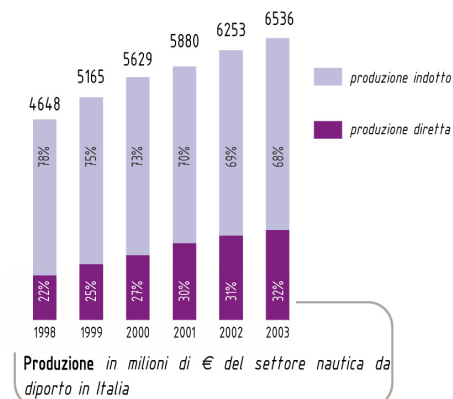
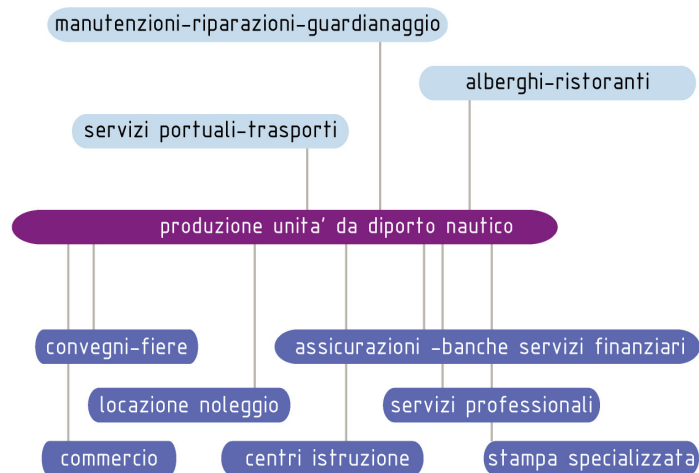
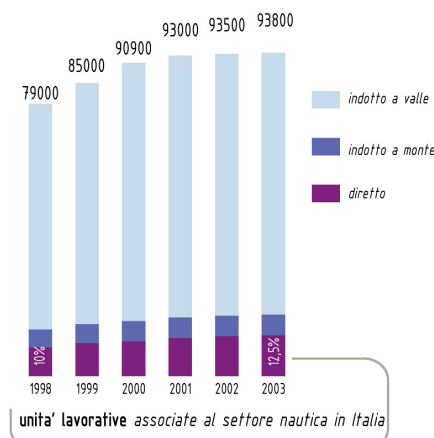
Nelle tavole che seguono viene analizzata la portualità turistica come inquadramento generale nella realtà internazionale, nazionale e regionale, con la messa in evidenza delle potenzialità del settore, dovute oltre che alla favorevole posizione geografica, anche all'ampia disponibilità di spazi e alla favorevole posizione nelle rotte nautiche. La forte presenza turistica nelle zone limitrofe potrebbe, infatti, favorire lo sviluppo del turismo nautico per il porto commerciale; la possibilità di crescita del settore, attualmente poco sviluppato in tutto il territorio regionale per ciò che riguarda la cantieristica, fa prospettare ottime occasioni di sviluppo per la città.



collegamenti aerei



nautica da diporto – potenzialità



Fonti: UNCINA - ministero delle infrastrutture e dei trasporti :: ufficio statistiche

1.3 **Analisi della programmazione regionale e dei progetti integrati**

In questo paragrafo sono riportate le principali indicazioni previste dalla programmazione a livello “sovracomunale”. Di seguito una sintetica descrizione dei documenti analizzati, dai quali nel paragrafo a seguire si riprendono le specifiche indicazioni previste per l'area di Porto Torres.

Documento Strategico Regionale

Il Documento Strategico Regionale individua gli obiettivi, le strategie e le priorità per le politiche di sviluppo della Sardegna per il prossimo periodo di programmazione 2007-2013 e costituisce pertanto il quadro strategico di riferimento che sarà utilizzato per la successiva definizione:

- del Programma Operativo Regionale per l'utilizzazione dei Fondi Strutturali 2007-2013, in coerenza con gli orientamenti strategici proposti dalla Commissione Europea;
- degli Accordi di Programma Quadro per l'utilizzazione delle risorse nazionali per le politiche regionali (Fondi per le Aree Sottoutilizzate).

Nel quadro della programmazione regionale, il DSR assume un ruolo fondamentale sia come documento d'impostazione delle strategie e della spesa regionale nell'ambito della politica comunitaria di coesione per il periodo 2007-2013, che in qualità di strumento per l'elaborazione del Programma Regionale di Sviluppo (PRS).

Il quadro generale delle politiche di sviluppo e delle fonti finanziarie che sarà rappresentato dal PRS terrà conto degli indirizzi e delle opzioni contenute nel DSR e si porrà come base strategica generale della Regione per l'elaborazione del prossimo POR.

I macro obiettivi delle politiche regionali individuati per il periodo 2007-2013 sono strettamente correlati agli orientamenti strategici per la politica di coesione individuati dalla Commissione Europea:

- Migliorare la governance e le capacità istituzionali;
- Sviluppare la società della conoscenza;
- Accrescere la qualità della vita, la sicurezza e l'inclusione sociale dei territori;
- Sviluppare la competitività dei sistemi produttivi.

Piano Paesaggistico Regionale

Il Piano Paesaggistico Regionale della Sardegna (PPR), individua sul territorio regionale le linee programmatiche su cui costruire la pianificazione e gestione al livello regionale, provinciale e locale.

Le finalità del Piano sono quelle di preservare, tutelare, valorizzare e tramandare alle generazioni future l'identità ambientale,

storica, culturale, insediativa del territorio regionale sardo; proteggere e tutelare il paesaggio culturale e naturale e la relativa biodiversità; assicurare la salvaguardia del territorio e promuoverne forme di sviluppo sostenibile al fine di conservarne e migliorarne la qualità.

A tal fine, lo studio propedeutico al Piano ha condotto un'analisi delle dinamiche del territorio attraverso l'individuazione dei fattori di rischio e degli elementi di vulnerabilità del paesaggio, comparandoli con gli strumenti di gestione del territorio, di programmazione, di pianificazione e di difesa del suolo.

In particolare, il Piano definisce anche le misure necessarie per il corretto inserimento degli interventi di trasformazione del territorio nel contesto paesaggistico a cui devono attenersi le azioni e gli investimenti finalizzati allo sviluppo sostenibile nelle aree interessate.

Per fare questo, il PPR ha ripartito il territorio in specifici ambiti di paesaggio. Porto Torres rientra nell'ambito n.14 "Golfo dell'Asinara", per il quale il PPR detta specifici indirizzi e prescrizioni per la conservazione ed il mantenimento degli aspetti significativi o caratteristici del paesaggio ed individua le azioni necessarie al fine di orientare ed armonizzare le sue trasformazioni in una prospettiva di sviluppo sostenibile.

Piano Urbanistico Provinciale

Il Piano Urbanistico Provinciale di Sassari è il Piano Territoriale di Coordinamento approvato con delibera del Consiglio Provinciale n°18 del 04/05/2006.

Le linee del PUP propongono per il territorio provinciale una strategia di gestione volta al recupero della qualità urbana, ad individuare per ogni area una collocazione soddisfacente nel modello di sviluppo assunto e a fornire un quadro di riferimento all'interno del quale le risorse e le potenzialità di ogni area possano essere esaltate e coordinate.

La sostenibilità ambientale è il riferimento costante degli indirizzi del PUP: l'assunzione dell'ambiente, inteso come natura e storia, diventa il nucleo centrale dell'intero progetto di territorio.

Rapporto d'Area del Laboratorio Territoriale della Provincia di Sassari

Il Rapporto d'Area, curato dal Laboratorio Territoriale della Provincia di Sassari e costituito su iniziativa dell'Amministrazione Regionale e quella provinciale, ha per obiettivo quello di censire le potenzialità del territorio della nuova Provincia venutasi a creare in seguito alla nascita della Provincia di Olbia-Tempio, la verifica delle azioni intraprese in maniera da effettuare una prima valutazione e di ricalibrazione delle stesse. In questo senso il rapporto individua una serie di proposte di strategia per lo sviluppo dell'area, con indicate le linee d'intervento e le possibili azioni della nuova progettazione integrata.

Il documento redatto trae le basi informative dalle interviste ai Testimoni del territorio, ai quali sono stati sottoposti dei questionari strutturati, e dal FORUM territoriale, nel quale sono state evidenziate strategie, obiettivi, linee d'intervento e possibili azioni della nuova progettazione integrata.

Il rapporto d'area è quindi un lavoro di analisi e di sintesi del materiale prodotto, con la funzione di restituire al territorio, in modo organizzato, gli elementi informativi raccolti che vanno a produrre una fotografia aggiornata della nuova provincia, e anche di proporre nuove strategie per lo sviluppo del territorio.

Pertanto il rapporto d'area risulta essere un interessante fonte d'inquadramento per il piano strategico di Porto Torres perché propone il risultato di una ricca panoramica statistica sulle risorse più importanti del territorio, incluse quelle produttive, nonché la proposta di strategia, linee d'intervento e azioni.

1.3.1 Principali indicazioni della programmazione regionale

I documenti di programmazione regionale hanno un comune obiettivo, attivare azioni che portino allo sviluppo della Sardegna; ci si riferisce al miglioramento delle infrastrutture, alla valorizzazione ambientale, alla crescita della qualità della vita e al potenziamento della ricerca.

Per ciò che concerne le infrastrutture uno dei punti più importanti consiste nello sfruttamento della centralità mediterranea dell'Isola, promuovendo interventi che favoriscano gli export delle merci sarde e l'inserimento della regione entro le dinamiche della globalizzazione, attraverso l'integrazione dell'isola nei mercati Europei e del Nord-Italia e lo sfruttamento delle economie della globalizzazione e dell'abbattimento dei costi reso possibile dalle grandi navi portacontainers. L'isola deve puntare verso la continuità territoriale esterna, con l'ottimizzazione dei collegamenti alle maggiori realtà italiane ed europee, favorendo la mobilità dei residenti e l'accrescimento dei flussi turistici, anche sviluppando la mobilità crocieristica.

I sistemi portuali e aeroportuali rappresentano un punto di forza per il sistema regionale e pongono la Sardegna per le proprie dotazioni infrastrutturali ai primi posti in Italia, ma la mancanza di un sistema di logistica che consenta il pieno sfruttamento di queste infrastrutture rappresenta un punto di debolezza non solo per il territorio immediatamente circostante, ma per tutto il territorio per cui le grandi infrastrutture rappresentano un punto di sbocco naturale. Si sottolinea inoltre come questa sia ulteriormente ostacolata dalle manchevolezze nei trasporti interni e dai tempi di percorrenza lunghissimi delle strade principali e di accesso al sistema portuale.

Un potenziamento del sistema d'immagazzinamento, riconfezionamento e trattamento delle merci situato nelle zone portuali potrebbe, tuttavia, avere un significato importante per ciò che riguarda lo sviluppo della logica di accessibilità ai mercati:

permetterebbe alle aziende sarde di risparmiare sui costi di trasporto e consentirebbe di creare occupazione.

Da un punto di vista turistico in Sardegna è certamente auspicabile individuare nelle tre grandi polarità di Cagliari, Olbia e Alghero-Porto Torres le strutture fondamentali della rete dei porti. L'attivazione di tali grandi centri di propulsione del diporto nautico consentirà, infatti, di alimentare, in una stagione più lunga dell'attuale, la domanda a favore delle infrastrutture minori distribuite sulla costa.

Per Porto Torres questo significa riqualificare l'area portuale, come porta d'accesso alla Sardegna e, contemporaneamente, fronte sul mare della città. Gli interventi previsti si esplicano attraverso il recupero infrastrutturale e funzionale del porto, l'integrazione tra le funzioni localizzate nel centro urbano e quelle dell'area portuale, la qualificazione urbana ed ambientale degli spazi che connettono la città al sistema della portualità storica, commerciale ed industriale, l'organizzazione del sistema delle infrastrutture e della mobilità di accesso all'area portuale e di collegamento alla città.

Infatti, il porto passeggeri e quello industriale di Porto Torres rappresentano un'importante risorsa da sfruttare mediante un processo di ristrutturazione ed ampliamento pari a quello condotto per il recupero delle aree aeroportuali di Alghero.

Il porto commerciale rappresenta oggi uno dei principali nodi della rete dei trasporti nazionale per auto e passeggeri, un importante collegamento tra l'isola ed il continente: l'ingresso sul mercato passeggeri di nuovi operatori sta sensibilmente e gradualmente migliorando le condizioni di trasporto via mare, in un settore, quello del trasporto passeggeri, che in Italia vanta nel 2007 una crescita prevista del 27,9% rispetto al 2006.

La linea d'indirizzo di riferimento per il porto passeggeri è legata alla crocieristica, mentre per il porto commerciale industriale è necessario lo sviluppo di rapporti sinergici con le altre realtà a livello regionale, fino a raggiungere il Porto Canale di Cagliari per quanto riguarda l'attività di transhipment.

Il porto industriale si configura sempre come un importante fornitore di servizi per le attività di trasformazione: per poter essere competitivi sul mercato internazionale le due strutture portuali necessitano di forti ed urgenti interventi di ristrutturazione.

E' di recente approvazione da parte del Consiglio Comunale una delibera con la quale vengono recepite dall'Amministrazione, dal SIIT per il Lazio – Abruzzo - Sardegna e dalla Capitaneria le problematiche legate al sistema della portualità, con la quale si prende atto della realtà di Porto Torres come importante direttrice per lo sviluppo del territorio, e della necessità di valorizzazione delle aree portuali e dell'area urbana al fine di sostenere un processo di rilancio produttivo e di riqualificazione urbana, stabilendo pertanto le basi per una nuova definizione dei contenuti del Piano Regolatore Portuale.

Emergono quindi due priorità d'intervento: da un lato, la razionalizzazione ed il consolidamento degli assi "forti" e dei poli, nell'ottica di rinsaldare il sistema dell'accessibilità territoriale, ricucendo e rinforzando le aree di spopolamento; dall'altra, la riqualificazione del

sistema portuale dei trasporti con l'obiettivo di creare un centro intermodale all'altezza del ruolo di scambio della città di Porto Torres nel Mediterraneo.

E' previsto infatti il potenziamento dell'intermodalità mare-ferro-gomma nel triangolo Sassari – Alghero – Porto Torres che necessiterà dei seguenti interventi:

- il completamento della camionale Sassari – Porto Torres, che consentirebbe di drenare il traffico sulla direttrice Cagliari – Porto Torres e riqualificare l'attuale SS131 a circonvallazione di area di supporto della mobilità dell'area urbana di Sassari;
- l'adeguamento, in senso turistico, del tracciato planoaltimetrico del collegamento viario Porto Torres - Stintino – Alghero;
- la riorganizzazione del trasporto pubblico locale, sia su gomma che su ferro, nell'ottica di migliorare l'accessibilità alle aree urbane nelle quali è presente una forte componente di spostamenti pendolari e, contemporaneamente, ridurre i fenomeni di congestione ed inquinamento sui quali incide pesantemente il trasporto privato.

Per ciò che riguarda l'economia, i documenti di programmazione prevedono la promozione della conoscenza e dell'innovazione a favore della crescita, attraverso il miglioramento e il complessivo aumento degli investimenti dell'amministrazione regionale nella Ricerca e Sviluppo Tecnologico, in modo da rafforzare le capacità interne di ricerca, con interesse particolare nello sviluppo dell'area dell'energia e dell'ambiente, anche con la promozione di partecipazione privata al finanziamento della ricerca. Appare d'obbligo pensare quindi ad interventi infrastrutturali per lo sviluppo di distretti tecnologici e la creazione di laboratori tecnologici nel territorio. Altro obiettivo è quello di incrementare la propensione all'imprenditorialità e la cultura d'impresa e di conseguenza creare condizioni più favorevoli all'accumulazione di conoscenze da parte delle imprese. Per far ciò sarà favorita, attraverso la promozione dell'imprenditorialità, l'accrescimento della cultura tecnica aziendale, il miglioramento della capacità di gestione, una maggiore propensione al rischio e agli investimenti.

L'implementazione delle reti telematiche potrebbe favorire nuovi concetti di sviluppo e aprire nuovi mercati alle imprese attraverso la predisposizione d'infrastrutture TIC (Tecnologie dell'Informazione delle Comunicazioni) attraverso la realizzazione e il completamento della banda larga sul territorio regionale e l'agevolazione dell'accesso alle reti.

Per quanto riguarda infine il settore economico ed occupazionale il PUP vede concentrate all'interno del triangolo Sassari – Alghero – Porto Torres un gran numero di attività produttive: in particolare per quanto riguarda la città di Porto Torres importanza primaria continuano ad avere le attività industriali del polo petrolchimico e la centrale termoelettrica di Fiume Santo.

Peraltro gli impianti petrolchimici della zona industriale di Porto Torres risentono del fatto che a livello produttivo non ci sia stata un'evoluzione verso produzioni a basso impatto ambientale e ad alto valore aggiunto, che avrebbero potuto garantire un importante

sviluppo sostenibile del comparto e che invece hanno portato ad una profonda crisi del sistema industriale.

Sul fronte energetico, i costi di produzione dell'energia rappresentano uno dei fattori di negatività e di rallentamento alla competitività delle imprese e quindi si configurano come un danno per lo sviluppo economico dell'area. Ciò potrebbe essere risolto con la rottura dell'isolamento geografico che caratterizza l'intera regione, attraverso la realizzazione di un nuovo metanodotto che dovrebbe permettere un abbassamento dei costi di produzione energetica; ma anche attraverso lo sviluppo delle tecnologie di produzione di energia "pulita" e quindi un maggiore sfruttamento delle fonti rinnovabili, in ottemperanza alla riduzione delle quote di emissione di CO2 previste dal protocollo di Kyoto.

In questo senso è auspicabile una riorganizzazione della produzione industriale nell'area di Porto Torres, in modo da migliorare le condizioni ambientali e non inficiare l'opportunità per l'economia cittadina rappresentata dalle valenze paesaggistiche.

La valorizzazione ambientale rappresenta per Porto Torres un tematismo di grande valenza: è il comune dell'Isola dell'Asinara, Parco Nazionale ai sensi della Legge 394 ed Area Marina Protetta. Anche le indicazioni sui documenti riconoscono la dominante ambientale – paesaggistica del Golfo, all'interno del quale è riconoscibile la struttura che organizza il paesaggio naturale ed insediativo. Oltre all'isola dell'Asinara vengono indicate come elemento da valorizzare la fascia costiera antistante la città, compresa tra lo Stagno di Pilo e la Spiaggia di Platamona, che presenta diversi gradi di compromissione in funzione della distanza dal porto industriale, dalla città e dalla foce del Riu Mannu.

Possono, infatti, diventare un vantaggio competitivo per attrarre imprese e investimenti nel territorio. Per questo bisogna che le politiche strategiche siano garanti della sostenibilità ambientale per le aree interessate dai flussi turistici e per le attività economiche ad esse legate, con il mantenimento dell'intensità e della crescita del turismo entro la capacità ricettiva delle singole destinazioni, e con garanzie di un alto livello nella qualità dei servizi ambientali, la sostenibilità ambientale nei trasporti, dei prodotti e dei servizi turistici.

Per ottenere altresì una valorizzazione, integrazione e promozione del patrimonio di risorse naturali, paesaggistiche e culturali è necessario un rilancio della progettazione delle aree della Rete Ecologica Regionale, e l'incentivazione delle attività sportive a basso impatto ambientale, come vela, equitazione, canoismo, surf, escursionismo, ecc.

Per l'area di Porto Torres questo significa avere un maggiore controllo dell'uso del suolo, in modo da prevenire o migliorare condizioni di rischio idrogeologico, in considerazione anche delle contaminazioni causate dalla presenza dell'importante comparto industriale; ma significa anche garantire la salvaguardia della natura e della biodiversità, attraverso la tutela e il mantenimento in buono stato di conservazione del patrimonio naturale e di biodiversità, sia terrestre che marino, ed il recupero e la rinaturalizzazione delle sue zone umide (Rio Mannu).

Deve essere favorito lo sviluppo dell'uso di fonti rinnovabili, attraverso lo sfruttamento delle potenzialità dell'energia da biomasse o di quella solare, affiancato ad un consumo più razionale dell'energia e un conseguente risparmio energetico, in ottemperanza alla riduzione delle quote di emissione di CO₂ previste dal protocollo di Kyoto.

Per l'area vasta di Porto Torres si evidenziano sostanzialmente due problematiche legate alle risorse ambientali:

- è riscontrabile una difficoltà del sistema locale a trattenere all'interno gli effetti economici che scaturiscono dall'attività turistica.
- si è verificato nella gestione del turismo un uso incontrollato e non misurato delle risorse turistiche che ha portato ad una serie di effetti negativi con ricadute pesanti sul processo di sviluppo economico. Il deterioramento, spesso irreversibile delle risorse naturali, è stato determinato da un mancato controllo ambientale, che consentisse di identificare e monitorare gli impatti provocati dall'industria turistica sull'ambiente e di affrontare gli stessi con adeguate misure di prevenzione e di mitigazione.

Le soluzioni per la prima problematica prevedono:

- incentivazione e potenziamento di forme alternative di turismo
- creazione di nuove forme di associazioni di categoria atte a valorizzare e promuovere le risorse alimentari e culinarie della cucina tipica regionale e locale;
- creazione di marchi di qualità
- miglioramento della fruibilità del territorio mediante l'attivazione di strutture ricreative e museali archeologiche e naturali all'aperto;
- creazione di un pool di aziende (fornitori ed utilizzatori) che studino nuovi prodotti destinati ad arricchire l'offerta turistica e a svilupparne l'identità;

Per la riqualificazione delle risorse turistiche e dei risvolti sul sistema di sviluppo economico, sono state definite alcune linee strategiche quali:

- creazione di una struttura locale che rappresenti l'impegno politico come strumento per affrontare le principali problematiche indotte sul sistema ambientale;
- individuazione di un set d'indicatori per lo sviluppo turistico sostenibile e per la pressione antropica ed ambientale, finalizzato alla riduzione del rischio di danneggiare l'ambiente culturale e naturale da cui dipendono le sorti dell'industria turistica e dell'economia locale;
- creazione di un marchio di qualità per il turismo;
- diversificazione dell'offerta turistica.

1.3.2 Rapporto d'area e nuovi assetti territoriali previsti nei progetti integrati

Tra i progetti integrati presentati dall'amministrazione comunale nell'ambito della Progettazione Integrata, quello relativo alla Valorizzazione del Waterfront, risponde appieno alle indicazioni fornite dagli strumenti di programmazione regionale, in particolare dal Rapporto d'Area del Laboratorio Territoriale della Provincia di Sassari.

Il progetto ha per oggetto la riqualificazione urbana delle aree dismesse del waterfront della città per la creazione e qualificazione di un polo logistico del Nord Ovest Sardegna. Per riqualificazione si intende non solo un'attività di carattere fisico, materiale, ma anche, la necessità di investimenti immateriali che attribuiscono significato alla disponibilità di risorse naturali, finanziarie, umane, organizzative. L'obiettivo operativo del progetto è il supporto e l'integrazione del polo logistico da parte degli Enti Locali, componendo il mosaico delle iniziative private in un quadro di regole comuni per gli insediamenti industriali ed i servizi informativi e urbanistici, nonché lo sviluppo e il coordinamento delle nuove aree per gli insediamenti logistici.

Il progetto sulla valorizzazione del Centro commerciale naturale ha come obiettivo quello di ridurre la desertificazione imprenditoriale nei centri urbani che ha determinato, negli anni, una marginalizzazione economica e sociale dei piccoli imprenditori commerciali.

Le attività commerciali costituiscono un elemento fondamentale nelle strategie di riqualificazione del centro urbano: attività efficienti contribuiscono significativamente alla vitalità, mentre attività sofferenti determinano crisi e degrado urbano; la multifunzionalità, pertanto, diventa uno dei fenomeni portanti dell'assetto cittadino.

“Le rotte di Melquart” è un progetto che si pone come obiettivo la creazione di un sistema informativo relativo alle rotte che hanno caratterizzato il mediterraneo in epoca romana. Si tratta di un progetto che punta sull'attrattiva turistica, ma che può rivestire un ruolo interessante anche per ciò che riguarda la tematica del diportismo.

Altro intervento proposto è la creazione di un Campus universitario con il restauro dell'area dell'ex Ferromin e l'utilizzo degli spazi e degli edifici così recuperati per l'attivazione del campus per l'alta formazione sui temi del restauro e del recupero ambientale, e di un laboratorio di ricerca denominato “Laboratorio internazionale sul progetto ambientale”.

Alla valorizzazione delle fonti rinnovabili ed all'educazione è stato dedicato un progetto che punta sulla diffusione delle Fonti Rinnovabili (Biodiesel) nel contesto energetico territoriale, che produrrebbe numerosi effetti moltiplicativi. In particolare, in campo ambientale:

- il contenimento dei fenomeni d'inquinamento ambientale a carattere sia locale che globale, con particolare riferimento alle emissioni di gas serra, in linea con gli obiettivi stabiliti dal protocollo di Kyoto;
- l'adeguamento agli indirizzi dell'Unione Europea e in particolare del Libro Bianco sull'energia e del Libro Bianco sulle Fonti Rinnovabili (LBI) e della Campagna di "Decollo delle Fonti Rinnovabili".

Nel campo dello sviluppo locale sostenibile:

- la valorizzazione delle risorse presenti in maniera diffusa sul territorio, spesso in aree marginali con scarsità di prospettive di sviluppo economico;
- lo sviluppo integrato del territorio e la creazione di nuovi posti di lavoro. In linea generale la produzione di Fonti Rinnovabili consente di sostituire costi di combustibile con valore aggiunto e, quindi occupazione;

Nel campo della creazione e dello sviluppo di imprese eco-compatibili:

- la creazione di nuovi mercati che consentono lo sviluppo e la crescita di competitività dell'industria nazionale del settore attraverso processi di integrazione a livello europeo, con conseguente trasferimento tecnologico in termini di processi produttivi e prodotti innovativi; inoltre le tecnologie delle Fonti Rinnovabili sono per la maggior parte tipiche delle PMI e proprie della cultura industriale italiana, e presentano ampie possibilità di esportazione per i componenti, gli impianti e i servizi;

Tali vantaggi sono più immediatamente conseguibili con quelle Fonti Rinnovabili, come l'energia eolica e da biomassa (esempio biodiesel), che presentano adeguate caratteristiche di disponibilità, maturità tecnologica e costi accessibili.

Ancora in tema ambientale è stato proposto il Laboratorio ambientale intercomunale. L'obiettivo generale della proposta è quello di creare una sorta di struttura-contenitore afferente al Comune di Porto Torres, presso la quale dovranno confluire, essere raccolte in maniera organizzata e rese disponibili sia per il cittadino che per "addetti ai lavori" tutte le informazioni di carattere ambientale relative all'ambito intercomunale, con le eventuali connessioni con gli ambiti territoriali adiacenti.

Il progetto prevede la partecipazione di partner di diversa natura: ogni partner del progetto avrà nella propria struttura una sezione del Laboratorio che lavorerà con gli stessi sistemi informatizzati e lo stesso sistema di validazione e caricamento dei dati: ciò permetterà di poter scambiare ed utilizzare dei dati che sono standardizzati.

Dedicati alla valorizzazione turistica del territorio comunale risultano anche i progetti:

- valorizzazione delle strutture rurali, che mira ad una integrazione tra le zone costiere ed interne, al fine di costituire un sistema turistico che valorizzi e promuova le valenze territoriali, storiche e culturali delle aree rurali interne;

- Parco dell'Asinara, orientato ad interventi per la tutela della diversità biologica degli habitat e delle specie, interventi di conservazione, manutenzione, recupero e restauro del paesaggio.
- Ittiturismo, finalizzato alla sensibilizzazione e corretta fruizione degli ecosistemi acquatici attraverso moderne attività ecosostenibili;
- Rifiuti spiagge, che mira ad una sensibilizzazione ambientale nella comunità sociale;
- Rete ecologica "programmi di monitoraggio", per il monitoraggio e lo studio delle specie ornitiche e delle specie vegetali.
- Ecomuseo, finalizzato a tutelare il patrimonio culturale locale e di favorirne la conoscenza attraverso il coinvolgimento attivo dei suoi abitanti.
- Rete ecologica "Programmi di educazione e formazione", orientati alla conoscenza e all'educazione ambientale, per il coinvolgimento delle popolazioni locali nella tutela del sito.
- Rete ecologica Isola Piana, finalizzati alla tutela, valorizzazione e fruizione comune del territorio dell'isola;
- Potenziamento dei servizi per il turismo, mirante ad interventi d'informazione, comunicazione e sensibilizzazione orientati verso un turismo sostenibile e verso la valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale.

Tra le proposte progettuali presentate sono interessanti quelle volte alla valorizzazione delle fonti rinnovabili ed all'educazione ambientale.

La diffusione delle Fonti Rinnovabili (Biodiesel) nel contesto energetico territoriale produce numerosi effetti moltiplicativi. In particolare, in campo ambientale:

- il contenimento dei fenomeni di inquinamento ambientale a carattere sia locale che globale, con particolare riferimento alle emissioni di gas serra, in linea con gli obiettivi stabiliti dal protocollo di Kyoto;
- l'adeguamento agli indirizzi dell'Unione Europea e in particolare del Libro Bianco sull'energia e del Libro Bianco sulle Fonti Rinnovabili (LBI) e della Campagna di "Decollo delle Fonti Rinnovabili".

Nel campo dello sviluppo locale sostenibile:

- la valorizzazione delle risorse presenti in maniera diffusa sul territorio, spesso in aree marginali con scarsità di prospettive di sviluppo economico;
- lo sviluppo integrato del territorio e la creazione di nuovi posti di lavoro. In linea generale la produzione di Fonti Rinnovabili consente di sostituire costi di combustibile con valore aggiunto e, quindi occupazione;

Nel campo della creazione e dello sviluppo di imprese eco-compatibili:

- l'attivazione di nuovi mercati che consentono lo sviluppo e la crescita di competitività dell'industria nazionale del settore attraverso processi di integrazione a livello europeo, con conseguente trasferimento tecnologico in termini di processi produttivi e prodotti innovativi; inoltre le tecnologie delle Fonti Rinnovabili sono per la maggior parte tipiche delle PMI e proprie della cultura industriale italiana, e presentano ampie possibilità di esportazione per i componenti, gli impianti e i servizi;

Tali vantaggi sono più immediatamente conseguibili con quelle Fonti Rinnovabili, come l'energia eolica e da biomassa (esempio biodiesel), che presentano adeguate caratteristiche di disponibilità, maturità tecnologica e costi accessibili.

Sempre in tema ambientale è stato proposto il Laboratorio ambientale intercomunale. L'obiettivo generale della proposta è quello di creare una sorta di struttura-contenitore afferente al Comune di Porto Torres, presso la quale dovranno confluire, essere raccolte in maniera organizzata e rese disponibili sia per il cittadino che per "addetti ai lavori" tutte le informazioni di carattere ambientale relative all'ambito intercomunale, con le eventuali connessioni con gli ambiti territoriali adiacenti.

Il progetto prevede la partecipazione di partner di diversa natura: ogni partner del progetto avrà nella propria struttura una sezione del Laboratorio che lavorerà con gli stessi sistemi informatizzati e lo stesso sistema di validazione e caricamento dei dati: ciò permetterà di poter scambiare ed utilizzare dei dati che sono standardizzati.

1.4 Analisi Tecnico Territoriale

I paragrafi che seguono hanno il compito di fornire il quadro delle opere programmate o già avviate dalla pubblica amministrazione.

1.4.1 Portualità e infrastrutture

Il porto di Porto Torres rappresenta la polarità fondamentale regionale per il collegamento col porto di Genova e quindi col nord Italia. Ha movimentato negli ultimi anni una media di circa 2.5÷3 milioni di tonnellate di merci, di cui oltre il 60% costituito da idrocarburi. I passeggeri sono, costantemente, poco più di un milione per anno con fattori di stagionalità molto elevati.

I problemi sempre evidenti sono sostanzialmente legati a diversi aspetti, tra loro strettamente connessi, tra cui:

- la limitata disponibilità di banchine adeguate al traffico passeggeri, ora realizzato con navi completamente diverse da quelle per cui il porto è stato progettato; questo ha comportato nel tempo l'allontanamento di servizi di linea esistenti (Livorno - Porto Torres, per fare un esempio);
- la contestuale presenza di attività di diversa natura che continuano a sovrapporsi in maniera non regolamentata all'interno delle aree portuali, che implica una non adeguata razionalizzazione delle funzioni sia nello specchio acqueo che nelle opere a terra, e che non consente lo sviluppo delle potenzialità del porto sotto il profilo commerciale.

Porto Torres non è infatti sede di Autorità Portuale e il Piano Regolatore Portuale vigente è relativo solo al porto commerciale (variante del 2000 al PRP originario del 1967). La disciplina della portualità è affidata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla Capitaneria di Porto, e rientra come parte integrante del Piano Regolatore Urbanistico della città.

L'ultima variante ha introdotto la riorganizzazione del molo interno, l'adeguamento del molo di levante e la demolizione e ricostruzione del molo di Ponente, poi rimodulata dall'adeguamento tecnico-funzionale del 2004, attualmente in fase di realizzazione. Gli ultimi adeguamenti, inoltre, riguardano principalmente la risistemazione delle banchine Segni, Dogana e sud-ovest, allo stato attuale in fase di completamento, la realizzazione della darsena di servizio. Questi interventi si rendono assolutamente prioritari, specie in seguito alle procedure d'urgenza disposte dal Presidente del Consiglio dei Ministri nel Luglio 2004 per fronteggiare l'emergenza derivante dalla grave situazione determinatasi nel porto di Porto Torres.

Bisogna però considerare che una determinazione della Direzione Generale del Ministero dei Trasporti nell'Aprile dell'1999, durante l'approvazione della suddetta variante del 2000, stabiliva che "l'ambito portuale di Porto Torres era comprensivo sia del bacino del

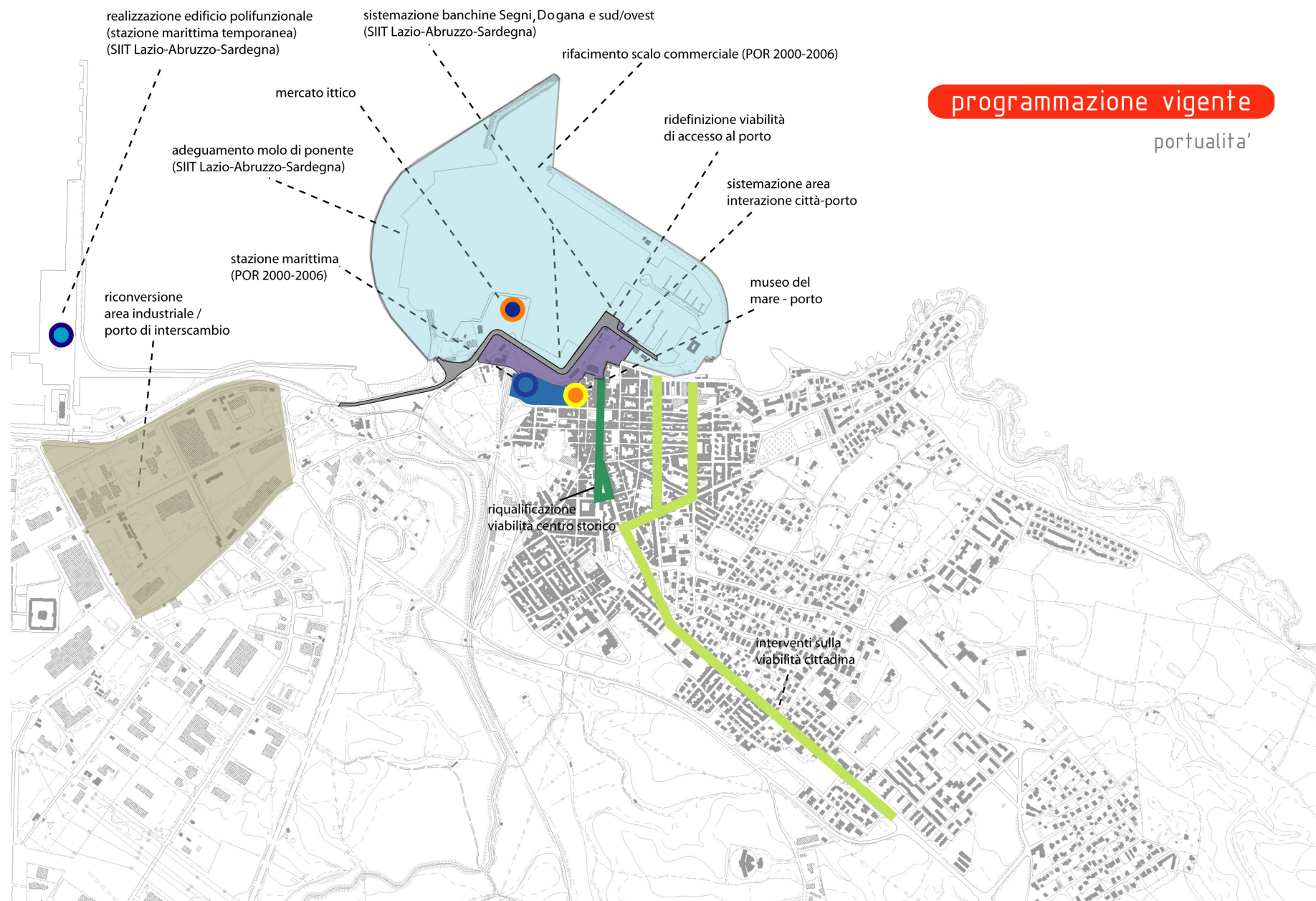
porto commerciale sia del bacino industriale”: da quel momento quindi una variante al PRP avrebbe imposto dunque anche la riorganizzazione del porto industriale, disciplinato sino ad oggi dal Piano Regolatore dell’A.S.I.. La difficoltà di gestire due sistemi portuali facenti capo a due distinti enti istituzionali ha portato a procedere sempre con adeguamenti funzionali limitati sull’impianto originario: ma la redazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale, che metta a sistema in modo coordinato il comparto del porto commerciale con quello del porto industriale, si rende comunque necessaria, soprattutto per quanto concerne la ridefinizione del ruolo del porto di Porto Torres nell’ambito dei traffici nazionali ed internazionali, quale fondamentale direttrice per lo sviluppo del territorio comunale e regionale, e la riconnessione delle aree portuali con il tessuto della città, ai fini del suo rilancio produttivo e della riqualificazione urbana.

Il Piano d’Area della Zona Industriale di Porto Torres sottolinea le potenzialità del settore diportistico legato al turismo: nelle aree dismesse o in fase di dismissione del Lungomare del porto industriale si ipotizza una conversione verso attività di collaterali o indotte dal turismo, legate al diportismo nautico attraverso l’installazione di cantieri di riparazione e manutenzione delle imbarcazioni, spazi per l’alaggio.

Gli ultimi interventi programmati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nella fattispecie dal S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, sono gli adeguamenti tecnico-funzionali del 2003 e del 2004, che prevedono in sintesi: la ridefinizione del molo di Ponente, in fase di completamento, e la realizzazione delle relative strutture di servizio a terra (stazione marittima); la risistemazione delle banchine Dogana, Segni e sud-ovest, attualmente in corso, la realizzazione della darsena servizi e l’adeguamento del molo di levante; l’ampliamento dell’edificio della Capitaneria di Porto e la realizzazione nel Porto Industriale di un edificio polifunzionale da destinare a stazione marittima temporanea per i passeggeri.

I progetti in corso sull’area portuale attivati invece dall’Amministrazione comunale sono principalmente finanziati dai POR 2000-2006. Si tratta d’interventi che riguardano il rifacimento dello scalo commerciale, la ridefinizione della viabilità di accesso al porto, la sistemazione dell’area d’interazione tra la città e il porto, la realizzazione della stazione marittima in corrispondenza del bacino storico e del mercato del pesce, oltre alla riconversione dell’area industriale come porto d’interscambio.

Di seguito viene riportata una tavola sintetica degli interventi già finanziati che risultano di primaria importanza per l’ambito portualità:

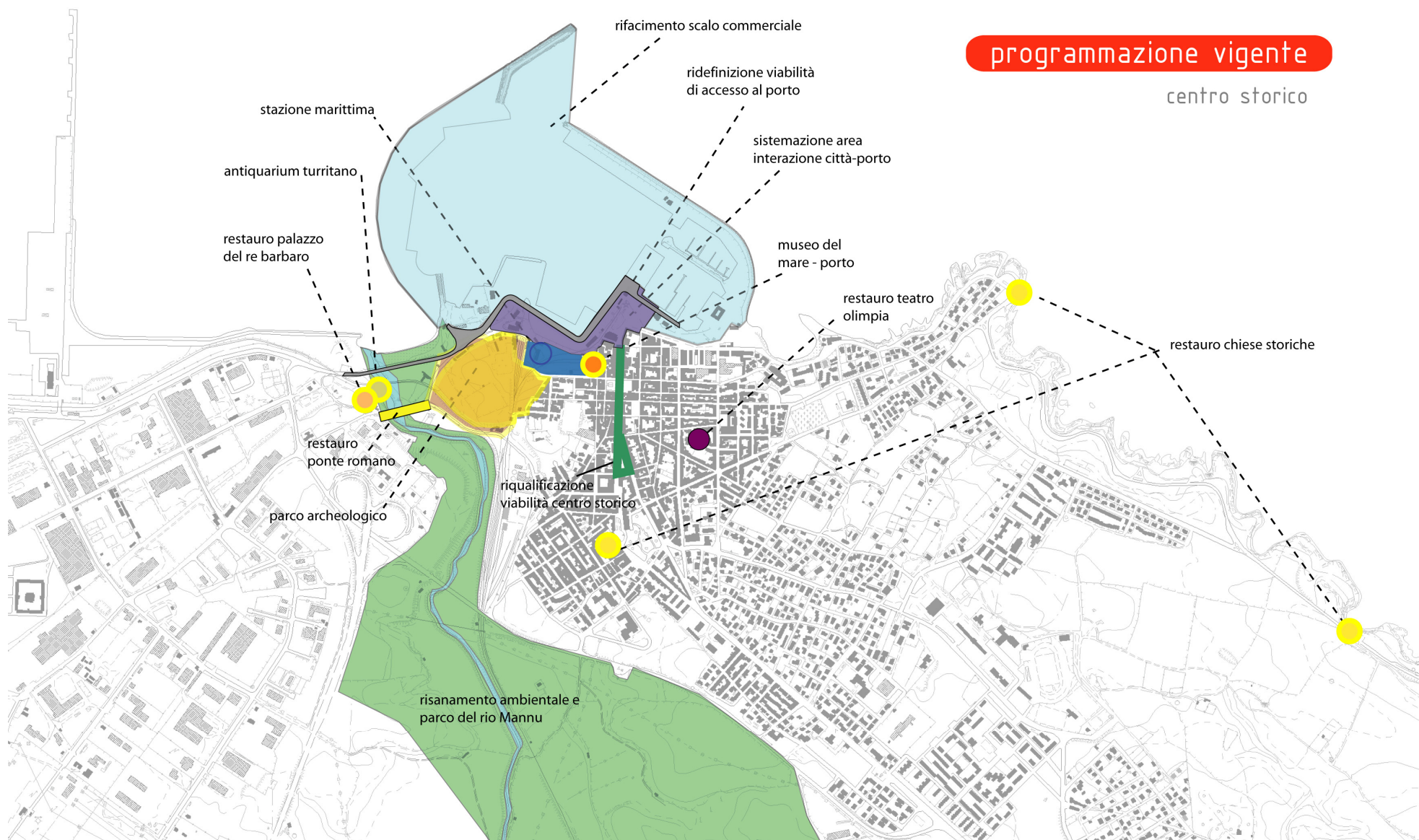


1.4.2 Centro storico e aree di pregio ambientale

All'interno della programmazione vigente sono diversi gli interventi volti alla valorizzazione e riqualificazione delle risorse turistiche e ambientali della città di Porto Torres. Di seguito si fornisce un elenco sintetico dei principali interventi già in essere, la cui localizzazione nel territorio è chiarita dallo schema planimetrico successivo:

- attivazione agenda 21
- risanamento Foce Rio Mannu (PIT SS-1)
- adeguamento tecnico funzionale del porto e delle infrastrutture di accesso, sistemazione area di interazione porto-città, estensione zona archeologica, riqualificazione e risanamento area fluviale rio Mannu, riqualificazione fascia costiera antierosione (come indicato nel Piano d'area della zona industriale)
- restauro palazzo del Re Barbaro
- recupero Museo del mare/porto
- parco archeologico (P.I.A.)
- recupero e consolidamento del Ponte Romano (P.O.R.)
- interventi nelle Chiese di San Gavino, Balai vicino e Balai lontano (P.O.R. vari)
- completamento viabilità porto civico-parco fluviale (P.O.R.)
- sala congressi (P.O.R.)
- riqualificazione viabilità centro storico
- stazione marittima (interreg 2 e 3 e fondi Ras)

L'amministrazione ha inoltre avviato il processo per la costituzione di una Società di Trasformazione Urbana. La STU rappresenta un momento di evoluzione nel governo del territorio, perché permette un nuovo modo di valorizzazione di aree urbane ritenute fondamentali per lo sviluppo della città attraverso interventi di trasformazione e riqualificazione sul territorio cittadino che coinvolgano professionalità ed economie private.



1.4.3 Verde pubblico e salute ambientale

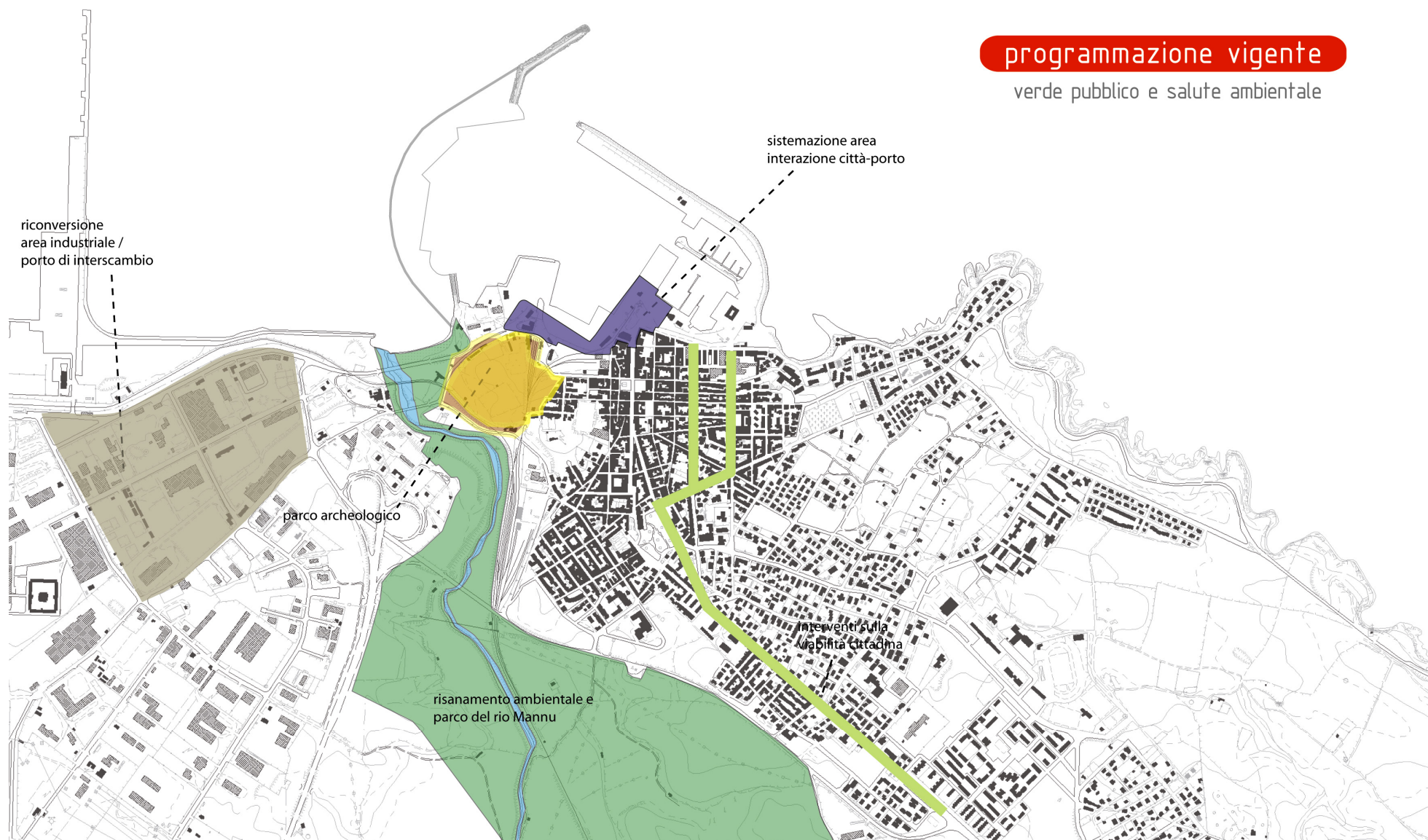
Nell'ambito della salvaguardia della qualità ambientale di Porto Torres risulta certamente prioritario l'intervento di bonifica e risanamento della foce del Rio Mannu, già inserito nella prossima rete di interventi da attuare, con possibile riconversione a parco urbano, che consentirebbe inoltre di rendere fruibili le importanti aree archeologiche localizzate nella sua foce.

Altri interventi che riguardano la sistemazione a verde pubblico sono quelli previsti per l'area d'interazione città porto, così come il parco archeologico.

Non esistono, allo stato attuale, particolari altre azioni di progetto volte a tutelare la salute ambientale. Vanno però sottolineati gli interventi di riconversione previsti per l'area industriale.

Nell'ambito della progettazione integrata, sono proposti inoltre interessanti interventi volti alla valorizzazione delle fonti rinnovabili ed all'educazione ambientale.

Anche in questo ambito, si sottolinea l'avvio del processo per la costituzione della STU (Società di Trasformazione Urbana) che potrebbe proprio intervenire nel recupero e nella valorizzazione di aree urbane a forte valenza ambientale della città.



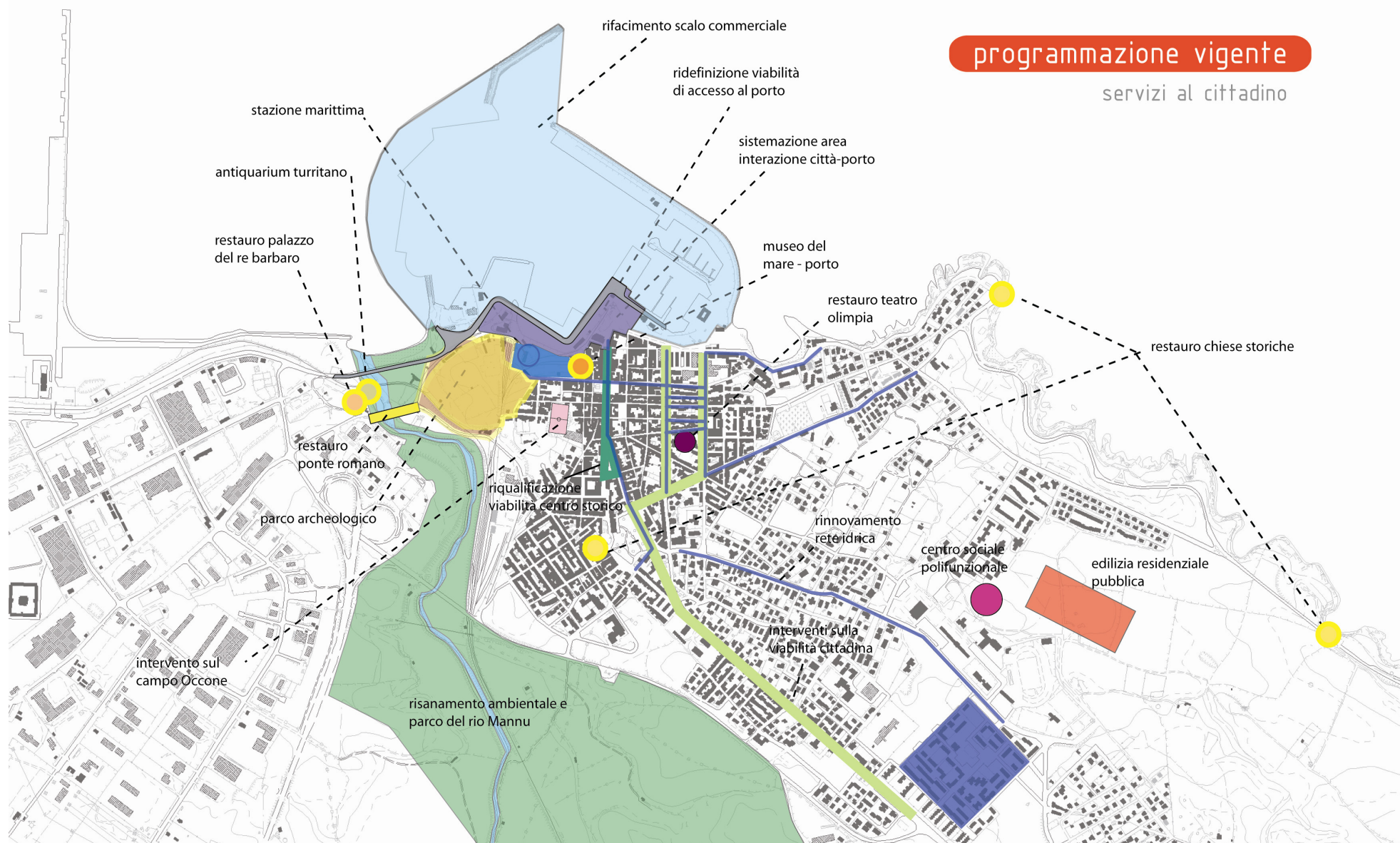
1.4.4 Servizi al cittadino

E' in fase di realizzazione, ad opera del Comune, un intervento di riqualificazione delle aree prospicienti il Rio Mannu. L'intervento rientra nel più generale progetto di riqualificazione del sistema ambientale degli Stagni di Casaraccio, delle Saline, di Pilo, del Fiume Santo e del Rio Mannu, recuperando la funzionalità ecologica delle zone umide e promuovendo la fruizione culturale, turistica, naturalistica, ricreativa dei luoghi attraverso una programmazione e gestione integrata.

L'intervento rientra anche nell'ambito della ricerca di connessioni ecologiche tra le zone e le aree interne attraverso i corridoi fluviali del Fiume Santo e del Rio Mannu: in particolare, qualificare la fascia di pertinenza del corso del fiume con finalità dedicata all'istituzione di un parco fluviale intercomunale che preveda l'integrazione tra le aree rurali ed i centri abitati.

Altro importante intervento è la riqualificazione del waterfront cittadino, attraverso la identificazione del ruolo strategico rappresentato dal polo portuale come porta d'accesso alla Sardegna e, contemporaneamente, fronte sul mare della città di Porto Torres.

Il progetto si esplicita attraverso interventi volti al recupero infrastrutturale e funzionale dell'area portuale, all'integrazione tra le funzioni localizzate nel centro urbano e nell'area del porto, alla qualificazione urbana ed ambientale degli spazi che connettono la città al sistema della portualità storica, commerciale ed industriale, all'organizzazione del sistema delle infrastrutture e della mobilità di accesso all'area portuale e di collegamento alla città.



1.4.5 Area industriale

Situata a ovest del centro abitato, la zona industriale si estende dalla foce del Rio Mannu (confine occidentale) allo stagno di Pilo (confine orientale), occupando circa un terzo dell'intera costa di pertinenza del comune.

La zona industriale è uno dei fattori caratterizzanti della città, sia positivamente come fonte di lavoro e di reddito, sia negativamente in quanto elemento altamente inquinante. Questa zona, se opportunamente ripensata può rappresentare oggi una grande risorsa per Porto Torres e il territorio che la circonda.

L'area presenta una prevalenza d'attività di trasformazione, raffinaria, industria chimica, della gomma lavorazione di minerali non metalliferi, prodotti in metallo, commercio, ma è caratterizzata da due grandi nuclei industriali, la Centrale Termoelettrica Endesa Italia di Fiume Santo ed il Polo petrolchimico della società Syndial.

Sono in atto cambiamenti nei processi socio-economici, culturali e ambientali, che stanno muovendo la società verso uno sviluppo sostenibile, attento alla riqualificazione ambientale, alla riconversione delle aree industriali e all'architettura del paesaggio, quale miglioramento delle qualità di vita delle popolazioni insediate.

L'Amministrazione Comunale ha intrapreso azioni per la rigenerazione delle aree fronte mare le cui funzioni produttive originarie sono cessate o in fase di dismissione.

Si legge nel Piano Energetico Ambientale Regionale: "L'Amministrazione della Regione Sardegna, in armonia con il contesto dell'Europa e dell'Italia, ritiene di particolare importanza la tutela ambientale, territoriale e paesaggistica della Sardegna, pertanto gli interventi e le azioni del Sistema Energetico Regionale devono essere concepite in modo da minimizzare l'alterazione ambientale. In tale direzione gli impianti di captazione di Energia eolica e solare aventi estensione considerevole per la produzione di potenza elettrica a scala industriale devono essere localizzati in siti compromessi preferibilmente in aree industriali esistenti."¹

¹ *Tutela ambientale*, Piano Energetico Ambientale Regionale, Settembre 2005, pp.3-4

CAPITOLO **2** Fase d'ascolto

Il processo di partecipazione pubblica, organizzato e condotto dalla società DEMOS, ha permesso l'interazione paritaria tra gli attori locali amministrativi, economici, culturali e sociali, che hanno fornito un contributo di idee, indicazioni e progettualità alla prospettiva di sviluppo della città per il prossimo futuro, in una visione condivisa.

Gli incontri hanno ospitato diverse categorie di cittadini, affiancati da esperti, amministratori pubblici e rappresentanti del settore privato, e sono stati condotti secondo le indicazioni del Metodo EASW. L' European Awareness Scenario Workshop, utilizzato da oltre dieci anni dall'Unione Europea, ha l'obiettivo di favorire il dibattito e la partecipazione pubblica nelle scelte legate alle politiche ed al governo del territorio, attraverso l'individuazione e la programmazione di soluzioni reali e condivise ai problemi locali. Tale metodologia consiste, infatti, dapprima nell'elaborazione di scenari futuri (sviluppo di visioni) e successivamente nella relativa individuazione di proposte progettuali concrete (proposte di idee) a soluzione delle problematiche comuni emerse nella fase precedente.

L'incontro pubblico "La città che vorresti – (open space technology)" che si è tenuto il 25 maggio 2006 coinvolgeva i giovani ai quali venivano richieste idee e proposte per migliorare la città. Il secondo incontro "Il porto nel Mediterraneo – (easw)" tenutosi il 7 luglio 2006, ha visto coinvolti rappresentanti 25-35 persone selezionate tra gli attori locali che vengono riconosciuti come esperti del territorio e delle sue problematiche, appartenenti alle diverse categorie tra privati cittadini, esperti del settore, amministratori pubblici e autorevoli rappresentanti del settore privato. A questo incontro sono seguiti gli incontri su "Il turismo, la cultura e l'ambiente – (easw) - 23 settembre 2006" e quello con titolo "Quale futuro per lo sviluppo dell'industria – (easw) - 5 ottobre 2006"

Di questi incontri la società DEMOS ha redatto specifici report allegati al presente documento.

2.1 Principali idee emerse negli incontri comunali

In questo paragrafo si è scelto di raggruppare per categorie le principali idee emerse durante gli incontri tenuti nell'ambito delle attività di ascolto pubblico. Le idee vengono riportate in maniera sintetica, sotto forma di slogan, rimandando ai diversi report allegati ulteriori spiegazioni. Appare utile sottolineare che, per facilità di lettura, le proposte effettuate sono state associate alla categoria di interesse prevalente.

Portualità e infrastrutture:

- Porto più razionale: coordinamento tra le diverse realtà portuali.
- Individuazione di un'area portuale per lo scambio intermodale (*nave – container – merci direttamente sulla banchina dove deve arrivare il treno per il trasporto*).
- Creazione di infrastrutture per attrarre la R.A.M. (Rete Autostrade del Mediterraneo) *per consentire l'interscambio dei mezzi sulle varie rotte*.
- Realizzazione di un efficiente porto commerciale, industriale e turistico.
- Infrastrutturazione portuale (banchine attrezzate) e commercializzazione logisticamente relazionata al mercato ittico.
- Turismo nautico da diporto – quantità e qualità degli ormeggi; punti di attracco per le barche che operano all'Asinara; regate veliche; gare di pesca.
- Porto turistico:
 - numero sufficiente di posti barca tale da soddisfare la richiesta
 - strutture a terra di supporto alla nautica (es. punti di raccolta di qualsiasi genere di rifiuti)
- Modifica legislazione affinché possa essere creata un'Autorità Portuale a Porto Torres.
- Creazione di posteggi a pagamento e custoditi per autovetture e mezzi pesanti.
- Riconversione aree dismesse per cantieristica navale.
- Creazione di un "distretto tecnologico" *per lo sviluppo della conoscenza tra tutti i sistemi portuali della Sardegna*.
- Cablatura del territorio.
- Portale web: Golfo dell'Asinara e nord-ovest della Sardegna, con ampio spazio per argomenti culturali e commerciali.

Salute ambientale:

- Recupero dell'area industriale con attività industriali compatibili con l'ambiente integrate con il recupero e la valorizzazione del patrimonio archeologico ed ambientale ancora esistente.
- Deindustrializzazione per la valorizzazione delle risorse locali (agroindustria).
- Teleriscaldamento.
- Bonifica e riqualificazione completa delle aree dismesse.
- Parco tecnologico con riferimento al passato e al futuro delle città all'interno delle aree dismesse.
- Ricerca e sperimentazione sulla possibilità di utilizzo di fonti energetiche alternative e rinnovabili, tali da essere stimolo per lo sviluppo di altri settori. (es: Biomasse per favorire investimenti in agricoltura).
- Produzione di energia con lo smaltimento dei rifiuti urbani; Aziende private con l'ausilio del pubblico.
- Energia rinnovabile attraverso l'uso di pannelli fotovoltaici.
- Sviluppo tecnico, incremento e divulgazione (attraverso incentivi e informazione) dell'utilizzo delle energie alternative.
- Passaggio ad una produzione di energia "distribuita" con riguardo:
 - piccolo eolico (50kw)
 - biomasse
 - fotovoltaico per PMI
- Creazione di aziende agri-energetiche che contemplino tra le produzioni anche l'energia del vento, del sole, le biomasse in integrazione con le industrie e la ricerca della zona al fine di rendere remunerative anche attività non rilevanti.
- Utilizzazione delle aree dismesse anche da parte di altri comuni piuttosto che affrontare nuove spese per attrezzare altre aree.
- Bonifiche delle aree e successivo sviluppo turistico (strutture alberghiere – turismo di archeologia industriale), creazione di strutture sportive.
- Sistemazione del territorio con l'eliminazione di parchi rotti e discariche varie intorno alla città. Sensibilizzazione dei cittadini controlli serrati e vigilanza.
- Continuo monitoraggio delle reali condizioni marine, fluviali e terrestri con conseguenti interventi mirati.
- Interventi di ingegneria ambientale e di riuso del sottosuolo.
- Parco urbano.
- Realizzazione del parco fluviale con percorsi di:
 - equitazione
 - canoa

- trekking
- archeologia

Risorse turistiche, culturali e ambientali:

- Alberghi e altre strutture lungo la costa di Balai. (Strutture alberghiere nascoste, più spazi verdi...).
- Installazione di punti di ristoro fissi lungo la fascia costiera che vada da Balai ad Abbacurrente.
- Waterfront disegnato da progetti di importanza internazionale (es. Acquario di Genova, Porto Olimpico etc.) perché oltre la funzione ci sia anche qualità urbanistica e architettonica.
- Utilizzo razionale del territorio costiero (costa, spiaggia ed aree limitrofe). Utilizzo delle aree prospicienti la costa con integrazione delle stesse nel rispetto dell'ambiente, di edificabilità controllata e di qualità, così da favorire il turismo cosiddetto di massa con un turismo culturale aperto anche ai meno giovani.
- Rafforzamento della fascia costiera da Balai sino alla chiesetta di Balai (simili alla costa del lungomare di Alghero) con discese e scalini lungo la scogliera.
- Continuità territoriale con l'isola Asinara (anche al suo interno).
- Porticciolo turistico all'Asinara.
- Turismo culturale: la promozione e la valorizzazione dei siti d'interesse archeologico e storico culturale, con il coinvolgimento delle associazioni del territorio, che possono trasmettere meglio la conoscenza degli stessi alla popolazione ed ai turisti.
- Turismo nautico da diporto – quantità e qualità degli ormeggi; punti di attracco per le barche che operano all'Asinara; regate veliche; gare di pesca.
- Creazione di una o più aziende che possano sfruttare le risorse del turismo balneare e culturale formando delle maestranze sia a livello culturale che a livello lavorativo.
- Incremento strutture ricettive (alberghi, B&B).
- Incentivazione delle attività socio-culturali nelle vie principali (il corso) e anche nell'area portuale in modo da trattenere i turisti e fargli vivere appieno la città di Porto Torres e il porto (a tal proposito si fa l'esempio della Corsica).
- Creazione dell'ecomuseo del territorio di Porto Torres.
- Istituzione del settore di controllo ambientale.
- Promozione di eventi per sviluppare l'ittiturismo.

- Recupero e valorizzazione delle tradizioni e conoscenza dell'importanza di una corretta agricoltura per la salvaguardia ambientale.

Economia e sostenibilità

- Valorizzazione del prodotto ittico locale - certificazione della filiera e ottenimento di un marchio di qualità (collettivo, IGP, DOP). rete commerciale regionale e nazionale.
- Realizzazione di attività integrative per la pesca, come l'ittiturismo all'interno dell'area portuale. Divulgazione della cultura della pesca.
- Collegamento di Porto Torres con altre città del continente, per raggiungere il bacino d'utenza del centro Italia, Nord-Italia, Francia, Spagna.
- Aziende per la trasformazione del prodotto.
- Riconversione del mestiere in funzione della diversificazione dell'offerta.
- Nuova reindustrializzazione P.M.I. che sfrutti strutture e capacità già esistenti.
- Nuove industrie, per esempio agroalimentare.
- Rete PMI (nell'ambito di un parco tecnologico comprendente l'Università ed i consorzi interuniversitari) per la produzione di prodotti ad elevato valore aggiunto (es. nanocomposti, materiali avanzati) - Riutilizzo delle strutture esistenti.
- Valorizzazione delle eccellenze tecnologiche esistenti e competitive attraverso integrazioni di filiera con ottimizzazioni locali industriali.
- Corsi e attività dell'Università di Sassari, maggiormente indirizzate allo sviluppo economico

Popolazione e realtà urbana

- Scuole di alta specializzazione per attività legate al mare.
- Scuola internazionale di italiano all'estero.
- Corsi di formazione professionale.
- Centro culturale polivalente: teatro, musica, arti visive, laboratori, aperto alle associazioni culturali.
- Realizzazione di strutture idonee alla realizzazione di eventi culturali (spazi per proiezioni, concerti etc.).
- Realizzazione di eventi culturali tematici..
- Realizzazione di una scuola di nuoto e di sub, con specializzazione in tuffi per organizzare manifestazioni a carattere nazionale.

2.2 Principali spunti emersi negli incontri intercomunali

Gli incontri avvenuti nella fase di ascolto del piano strategico Intercomunale rivestono un ruolo particolarmente importante, non solo per lo sviluppo del comune di Porto Torres ma soprattutto perchè producono una direzione di sviluppo integrato dell'area vasta di Sassari. Nelle due giornate di discussione si è parlato di organizzazione del territorio e ruolo di conoscenza, innovazione, risorse umane ed organizzazioni nella città-rete del nord-ovest.

Agli incontri hanno partecipato 22 attori principali tra cittadini e associazioni, 18 tra associazioni di categoria e imprese, 21 rappresentanti delle amministrazioni e 44 tra esperti tecnici e professionisti. Le tematiche principali sono state:

- Le aree ambientali degradate (risanamento ambientale).
- I parchi, le aree protette, le aree di pregio ambientale (valorizzazione ambientale)
- L'estetica, il decoro dei centri urbani e del territorio (estetiche, per la bellezza di città e territorio – riqualificazione urbana).
- L'organizzazione dei servizi dell'Area Vasta (mobilità e sicurezza nei trasporti – governance territoriale – orientamento agli utenti dei servizi pubblici).
- Risorse umane ed organizzazioni per lo sviluppo (apertura, integrazione europea, internazionalizzazione – culturali, formativi, educative – lavoro, sviluppo, empowerment e valorizzazione delle risorse umane).
- La cooperazione di filiera e l'intersettorialità tra le imprese (riorganizzazione, governance, integrazione tra comparti economici –filiera produttiva).
- R&S, innovazione tecnologica, imprese innovative (ricerca e sviluppo, innovazione e trasferimento tecnologico).
- I nuovi scenari energetici (energetiche).

Anche questi incontri sono stati condotti con l'uso del Metodo EASW. Di seguito vengono riportati degli estratti delle visioni previste per l'area Vasta del Nord Ovest Sardegna al 2020, in particolare quelle di maggiore interesse per Porto Torres. Per ulteriori approfondimenti si rimanda ai report degli incontri intercomunali allegati al documento.

Risanamento ambientale

L'area di Porto Torres viene trasformata in parco sperimentale per la produzione di energie alternative;
 L'area della chimica di base è stata riconvertita;
 Nelle ex aree degradate sorgono laboratori tecnologici e centri di ricerca per la qualità ambientale e della vita (non solo nelle aree degradate);
 Recupero dell'area industriale con edifici simbolo (polo fieristico, centro congressi);
 Totale recupero delle aree industriali dismesse. Sono diventate "giardini";
 Sviluppo delle energie rinnovabili con riduzione dell'inquinamento;
 C'è un parco eolico che produce energia con sistemi rinnovabili;
 Le aree degradate sono state recuperate attraverso l'applicazione di nuove colture e il recupero della salubrità delle acque;
 L'aria è più pulita e respirabile;
 Le emissioni delle aree industriali sono notevolmente ridotte;
 Viene creata una centrale termica solare.

Valorizzazione ambientale

I parchi sono in rete e hanno un sistema di gestione unico;
 E' stato superato il concetto di parchi e aree protette perché tutto il territorio è utilizzato nel modo migliore;
 Il piano di fruizione del parco ha favorito lo sviluppo turistico;
 Recupero del patrimonio edilizio dell'Asinara e delle altre aree parco a fini turistici, di ricerca, produttivi ed ecomuseali;
 I parchi sono naturalistici, gli edifici riqualificati: sono cittadelle dell'ecologia con centri di educazione e ricerca ambientale;
 I parchi funzionano come punto d'informazione e del sapere (elementi didattici e della cultura della sostenibilità);
 Il parco non viene gestito solo secondo un punto di vista turistico ma anche con finalità di attività agricole e di ristorazione;
 Si sviluppano produzioni di qualità nel territorio dei Parchi;
 All'interno dei Parchi ci sono dei nuclei visitabili, organizzati come luoghi di accoglienza;
 Parchi come luoghi "vivi", laboratori in cui si produce cultura, servizi innovativi e anche reddito;
 I parchi sono strumenti di promozione dell'area e dei suoi prodotti (agroalimentari).

Estetiche, per la bellezza di città e territorio

Esiste un "federalismo normativo" in materia urbanistica che consente un'organizzazione vera, senza omologazione;
 Viene adottato un piano di decoro ed estetica per le città e i centri minori;

Le infrastrutture sono più sostenibili dal punto di vista dell'ambiente e del paesaggio (es.: i viadotti possono divenire elementi di bellezza come un tempo erano gli acquedotti romani);

C'è qualità estetica e funzionale del patrimonio abitativo.

Riqualificazione urbana

Vengono ristrutturate le vecchie case dei centri storici (ognuno secondo le proprie specificità);

Gli immobili di pregio sono ristrutturati;

Capacità ricettiva diffusa con recupero dell'esistente;

Tutti i centri storici hanno “debellato” l'alluminio e l'amianto e utilizzato i materiali della bioedilizia;

Si recupera la qualità edilizia;

Le città sono più accoglienti e vissute (ci si incontra nelle piazze);

I cavi vengono eliminati;

Ogni palazzo è autosufficiente energeticamente;

Uso dei materiali locali ed attenzione al recupero sostenibile.

Mobilità e sicurezza nei trasporti

In 30 minuti arrivi ovunque;

La società di trasporto pubblico locale coordina i servizi di mobilità dei sette comuni;

Almeno il 30% degli spostamenti avviene con trasporto pubblico;

Nuove infrastrutture – Metropolitana leggera Alghero-Sorso;

Migliore viabilità;

Il porto industriale e il sistema dei porti turistici sono efficienti;

Porto ed aeroporto sono ben collegati tra loro e con il territorio;

Sono presenti ed efficienti i trasporti pubblici a chiamata;

Viene istituito il biglietto unico integrato per tutta la zona;

I tempi di percorrenza sono ridotti;

C'è una più efficiente organizzazione ed integrazione dei mezzi di trasporto (es. possibile alternanza lungo i tragitti tra mezzi pubblici e privati);

Spostamenti slow (a piedi e in bicicletta) e con mezzi elettrici;

Ci sono più autobus e metropolitane di superficie;

Ci sono meno auto in circolazione;

Trasporti anche via mare tra Alghero, Porto Torres, Stintino, Asinara e Castelsardo.

Governance territoriale

La politica dei beni culturali (centri museali) viene gestita e coordinata da un unico soggetto con elevate competenze tecniche;

Le grandi strutture sportive hanno una funzione sovracomunale;

I sistemi agroalimentare, dell'artigianato, del turismo e dell'industria sono organizzati in rete e non su base comunale;

Il servizio turistico è un forte attrattore in tutto il territorio di area vasta;

Politiche urbanistiche coordinate per restituire il territorio alla città riportando le persone in città – mixité.

Orientamento agli utenti dei servizi pubblici

Servizi della Pubblica Amministrazione omogenei e teleserviti – conoscenza diffusa;

C'è un miglioramento nella comunicazione tra i cittadini e le amministrazioni (il cittadino non viene visto più come controparte);

La gestione dei rifiuti è coordinata tra i comuni dell'area vasta con riduzione della percentuale dei rifiuti indifferenziati inviati in discarica;

Ci sono servizi sanitari di eccellenza nei vari centri;

Si sviluppano telemedicina e teleprenotazioni;

Organizzazione e messa in rete dei servizi sanitari di eccellenza e di primo soccorso;

Efficiente diffusione wireless in tutta l'area vasta;

I servizi alla persona sono efficienti (sono a regime i PLUS);

Funziona la rete tra gli amministratori e c'è una più intensa comunicazione tra gli stessi;

C'è un ritorno dei cittadini nella vita urbana grazie al miglioramento dei servizi alla persona;

Sistema informativo, wireless di area vasta e info point dell'area vasta interattivo;

Apertura, integrazione europea, internazionalizzazione

Si è sviluppato un Distretto della Creatività con anche la presenza di studios cinematografici che producono fiction e film in maniera regolare su temi sardi e non;

Esiste un polo della cultura e della ricerca;

La formazione è coerente con le esigenze del territorio e delle persone, aperta all'Europa e al mondo;

Le eccellenze sono attratte e mantenute in loco grazie alla offerta di maggiori motivazioni

Si è costituito il polo regionale di formazione e istruzione di tecnici per trasporti e logistica;

Culturali, formative, educative

Il percorso scolastico è integrato con attività di formazione che fanno riferimento alle nuove realtà territoriali (ambiente, turismo)
 Le scuole sono sensibili all'educazione ed ai saperi delle culture locali;
 Una parte della valutazione degli studenti è data sulla cultura sarda.

Lavoro, sviluppo, empowerment e valorizzazione delle risorse umane

Vengono concordate, e sono rese coerenti, politiche formative tra il mondo delle imprese e il mondo della formazione;
 È stato creato un centro di eccellenza per la formazione delle risorse umane, una scuola di formazione manageriale per la P.A. e per l'impresa;
 Le risorse umane sono selezionate e qualificate con criteri standard di qualità in area vasta;
 Le imprese dedicano il 10% dei loro utili alla formazione continua;
 Ci sono più professori, politici e manager “giovani”;
 C'è una maggiore mobilità sociale (le posizioni di comando possono essere abbandonate).

Riorganizzazione, governance, integrazione tra comparti economici

L'area vasta è inserita nei mercati internazionali (turismo, cultura, agroalimentare);
 Vengono offerti pacchetti turistici di tre giorni (enogastronomia, cultura, spettacolo) in maniera consolidata e integrata;
 I Comuni del territorio, con le loro specificità, danno origine ad una sinergia ampliando l'offerta turistica (percorsi enogastronomici etc.);
 Il recupero di tradizioni e cultura ha dato origine alla “industria della cultura” (divenendo fonte di produzione di ricchezza grazie alla destagionalizzazione dei flussi turistici);
 Turismo e cultura sono distribuiti nell'arco dell'anno;
 Gli imprenditori agricoli consorziati assumono guide turistiche;
 Il turismo è finalizzato alla qualità architettonica di città e del territorio (es. le chiese romaniche);
 Le strade dei sapori, gli itinerari enogastronomici, sono delle vere e proprie “autostrade slow”;
 Le autonomie funzionali sono la locomotiva della governance.

Filiera produttiva

Vi è una verticalizzazione della chimica (da materia prima a prodotto);
 Filiere strutturate, chiuse ed integrate completano la catena del valore;

Le filiere sono anche strutturate in forma societaria e/o consortile;
 C'è un sistema di certificazione della qualità per tutte le produzioni del territorio;
 E' stato creato un brand unico del prodotto "Sardegna" (territorio e produzioni);
 Viene ripristinata l'economia e il paesaggio delle pievi intorno alle chiese romaniche (valorizzazione erbe officinali, elicriso, con la governance del Centro di Eccellenza della Facoltà di Agronomia dell'Università di Sassari)

R&S, innovazione e trasferimento tecnologico

Porto Conte Ricerche è un grande parco scientifico, una sorta di quartier generale di imprese biotech insediate nelle aree industriali di Porto Torres, Alghero e Sassari);
 La ricerca è diventata una dei "motori" per lo sviluppo del territorio;
 I centri di eccellenza sono divenuti attrattori di talenti non solo locali;
 Si è sviluppata la ricerca sull'idrogeno;
 Chimica "verde";
 Si fa ricerca sull'utilizzo delle risorse del territorio, in particolare sui materiali per la sostenibilità energetica e per quella ambientale;
 L'industria chimica è riqualificata;
 Ci sono imprese, anche multinazionali, che producono energia verde nella Zona Industriale di Porto Torres;
 La Poseidonia viene utilizzata come materia prima nei processi produttivi;
 Il Centro di Agronomia di Sassari realizza sperimentazioni altamente innovative nelle pievi romaniche sarde e nel Parco tecnologico derivante dal disinquinamento di Porto Torres;

Energetiche

Esiste un unico organismo gestore per il recupero e lo smaltimento dei rifiuti;
 L'energia è sviluppata su fonti rinnovabili;
 I centri di produzione di energia, grazie a fonti rinnovabili, sono uniformemente diffusi su tutto il territorio;
 Si esporta energia;
 È diffuso l'utilizzo dei pannelli solari;
 La produzione di energia alternativa è superiore al fabbisogno
 Si utilizza la poseidonia in modo sostenibile per la produzione di energia;
 Siamo in grado di esportare energia verde.

Sulla base degli strumenti programmatori sovraordinati sono stati individuati i principali fronti d'intervento, tra loro relazionabili, che hanno rappresentato i punti cardine per la caratterizzazione del Piano Strategico:

Implementazione e razionalizzazione del sistema infrastrutturale e trasportistico: Porto Torres si prospetta come il portale di accesso via mare di nord ovest per il corridoio plurimodale Sardegna – Continente, in linea con la configurazione logistico-strategica delineata nel Piano Regionale dei Trasporti; appaiono quindi prioritari per lo sviluppo dell'intera regione Sardegna interventi che contemplino la messa a regime del sistema portuale nell'ottica della creazione di un polo di interscambio tra le varie modalità di trasporto, in coordinamento con gli altri poli di Alghero e Sassari, in modo da costituire un funzionamento a sistema che garantisca una effettiva integrazione tra queste distinte realtà, facendole diventare un unico hub di riferimento all'interno della rete di trasporti nazionale.

Riqualificazione delle aree industriali petrolchimiche: come già accennato, la presenza nelle immediate vicinanze di siti dal delicato ecosistema protetti da rigidi vincoli ambientali, rende irrinunciabile per il comparto produttivo presente nel territorio un profondo impegno verso linee di sviluppo sostenibili ed ecocompatibili;

Valorizzazione turistica delle realtà ambientali e paesaggistiche. La presenza di un importante parco nazionale nell'Asinara deve rappresentare, nel rispetto delle esigenze di salvaguardia dell'ambiente, un'occasione di sviluppo per il comune di Porto Torres.

3.1 Individuazione degli ambiti tematici

Dall'analisi di contesto e dai report dell'attività di ascolto emergono gli ambiti tematici, in grado da soli di descrivere i processi in atto nel territorio comunale, e di rendere più chiara la direzione verso la quale Porto Torres deve cercare il suo sviluppo.

Questi gli Ambiti Tematici individuati:

portualità:	il porto è una realtà che racchiude in sé molteplici aspetti e molteplici opportunità di sviluppo, e che costituisce nel complesso la principale modalità di relazione fisica e la principale opportunità di proiezione verso l'esterno.
salute ambientale:	lo stato di salute relativo sia ai delicati ecosistemi presenti del territorio sia alle aree antropizzate.
risorse turistiche, culturali e ambientali:	le risorse e le occasioni che il territorio può mettere in campo per un auspicato sviluppo turistico.
economia e sostenibilità:	la consistenza e le prospettive di sviluppo economico in generale per la città, con un particolare riguardo alle attività produttive e industriali e la loro sostenibilità futura per l'ambiente e la popolazione.
popolazione e realtà urbana:	le dinamiche interne della popolazione e le caratteristiche della città in termini di servizi, spazi e ambienti destinati al cittadino.

Per agevolare la consultazione dei diversi ambiti, in modo che questi costituiscano una sintesi di quanto emerso precedentemente, si è scelto di esporli sotto forma di schede sintetiche, nelle quali vengano evidenziate gli aspetti principali di inquadramento, delle

indicazioni della programmazione regionale e delle idee emerse per la fase di ascolto. Per maggiore completezza queste descrizioni sintetiche sono accompagnate da un'analisi SWOT, che evidenzia i punti di forza e di debolezza, le opportunità e i rischi e le minacce per ciascun ambito.

PORTO TURISTICO – COMMERCIALE – INDUSTRIALE

Inquadramento

Il porto riveste un ruolo di primaria importanza per la città di Porto Torres: la favorevole posizione geografica lo pone al centro, oltre che degli interessi comunali, degli interessi regionali essendo il nodo di collegamento nazionale e internazionale dell'isola verso il quadrante nord-occidentale del Mediterraneo.

La separazione fisica tra il porto commerciale e quello industriale potenzialmente evita l'interferenza tra scambi merci e passeggeri, favorendo il possibile sviluppo dei singoli comparti, con un implemento sia dello scambio mercantile che dell'accesso al territorio di flussi di passeggeri.

La mancanza di un'Autorità che eserciti le funzioni di unico referente per le diverse attività portuali rende tuttavia problematica la trasformazione degli scali in un moderno sistema portuale integrato.

Vanno poi sottolineate le attuali limitazioni nell'efficienza portuale, le carenze nella sua operatività, la mancanza di un'efficiente sistema intermodale e la subordinazione rispetto ad altre realtà portuali.

Altre carenze provengono dai collegamenti interni all'isola, nei quali i tempi di percorrenza sono notevolmente superiori alle medie nazionali. Questo nonostante Porto Torres sia il punto terminale della principale arteria viaria regionale (S.S.131) e dell'unico tratto di strada ferrata su cui le Ferrovie Italiane mantengono un certo interesse per il futuro.

La forte presenza turistica nelle zone limitrofe potrebbe favorire lo sviluppo del turismo nautico per il porto commerciale; la possibilità di crescita del settore, attualmente poco sviluppato in tutto il territorio regionale per ciò che riguarda la cantieristica, fa prospettare ottime occasioni di sviluppo per la città.

Indicazioni programmatiche

I sistemi portuali e aeroportuali rappresentano un punto di forza per il sistema regionale e pongono la Sardegna per le proprie dotazioni infrastrutturali ai primi posti in Italia, ma la mancanza di un sistema di logistica che consenta il pieno sfruttamento di queste infrastrutture rappresenta un punto di debolezza non solo per il territorio immediatamente circostante, ma per tutto il territorio per cui le grandi infrastrutture rappresentano un punto di sbocco naturale. Si sottolinea inoltre come questa venga ulteriormente ostacolata dalle mancanze nei trasporti interni e dai tempi di percorrenza lunghissimi delle strade principali e di accesso al sistema portuale.

Gli interventi previsti si esplicano attraverso il recupero infrastrutturale e funzionale del porto, l'integrazione tra le funzioni localizzate nel centro urbano e nell'area portuale, la qualificazione urbana ed ambientale degli spazi che connettono la città al sistema della portualità

storica, commerciale ed industriale, l'organizzazione del sistema delle infrastrutture e della mobilità di accesso all'area portuale e di collegamento alla città.

La linea d'indirizzo di riferimento per il porto passeggeri è legata alla crocieristica, mentre per il porto commerciale industriale è necessario lo sviluppo di rapporti sinergici con le altre realtà a livello regionale, fino a raggiungere il Porto Canale di Cagliari per quanto riguarda l'attività di transhipment.

Il Consiglio Comunale ha recentemente approvato una delibera nella quale, recependo le indicazioni dell'Amministrazione, del SIIT per il Lazio – Abruzzo - Sardegna e della Capitaneria, si prende atto della realtà di Porto Torres come importante direttrice per lo sviluppo del territorio, e della necessità di valorizzazione delle aree portuali e dell'area urbana al fine di sostenere un processo di rilancio produttivo e di riqualificazione urbana, stabilendo pertanto le basi per una nuova ridefinizione dei contenuti del Piano Regolatore Portuale.

Indicazioni ascolto

Nell'ascolto emerge la richiesta di avere un porto più razionale ed efficiente, con l'individuazione delle diverse funzioni, oltre che di un'area per lo scambio intermodale (nave – container – merci direttamente sulla banchina dove deve arrivare il treno per il trasporto). L'obiettivo deve essere quello di creare infrastrutture per attrarre la R.A.M. (Rete Autostrade del Mediterraneo). Bisogna tener conto anche delle potenzialità del mercato ittico relazionata alle infrastrutture portuali e del turismo nautico da diporto con interventi che garantiscano quantità e qualità degli ormegg.,; punti di attracco per le barche che operano all'Asinara, regate velich.,; gare di pesca.

Punti di Forza	Punti di Debolezza
<ul style="list-style-type: none"> - Posizione geografica - Inserimento nelle rotte di trasporto merci - Corridoio trasversale con l'est Europa - Apertura regionale verso il quadrante di Nord Ovest - Separazione del porto commerciale dal porto industriale - Ampio numero di attività nell'indotto 	<ul style="list-style-type: none"> - Forte concorrenza - Mancanza di un efficiente sistema intermodale - Attuale limitazione nell'efficienza portuale - Mancanza di una pianificazione sovraordinata - carenza delle infrastrutture viarie di accesso all'area portuale
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> - Inserimento nelle rotte internazionali - Ampia disponibilità di spazi a terra - Integrazione porto-aeroporto - Potenzialità del settore diportistico - Partnership con il porto di Genova 	<ul style="list-style-type: none"> - Perdita di posizioni nel mercato globale - Uscita dalle rotte principali

SALUTE AMBIENTALE

Inquadramento

Il territorio della città di Porto Torres è caratterizzato da un importantissimo patrimonio naturale e culturale, perennemente messo a rischio dal rilevante livello di inquinamento indotto dalle attività industriali: la tipologia specifica delle produzioni del comparto industriale di Porto Torres rappresentano da anni una criticità problematica per il centro urbano ed lo specchio d'acqua antistante la città.

La qualità delle acque costiere è fortemente condizionata dalla presenza degli scarichi civili ed industriali delle attività locali, sia a causa del basso livello di controllo e gestione dei reflui industriali del depuratore consortile, sia a causa del surriscaldamento indotto dal ciclo delle attività produttive energetiche.

La qualità dell'aria di Porto Torres è fortemente influenzata dalle attività antropiche legate al settore petrolchimico e della produzione di energia elettrica: a queste si sommano, come in ogni centro urbano, le problematiche legate al sistema dei trasporti e del riscaldamento domestico. Le emissioni hanno, infatti, ripercussioni sulle componenti dell'ambiente urbano, ed in particolare sulla salute dei cittadini, sull'equilibrio degli ecosistemi naturali e sul patrimonio dei beni culturali.

Alcuni fattori meteorologici (direzione ed intensità dei venti dominanti, umidità dell'aria, temperature etc.) hanno forte influenza sull'inquinamento atmosferico, agevolando od ostacolando la dispersione in aria delle sostanze nocive e l'abbattimento.

Indicazioni programmatiche

Per Porto Torres è auspicabile un maggiore controllo sull'uso del suolo, in modo da prevenire o migliorare condizioni di rischio idrogeologico, in considerazione anche delle contaminazioni causate dalla presenza dell'importante comparto industriale; ma significa anche garantire la salvaguardia della natura e della biodiversità, attraverso la tutela e il mantenimento in buono stato di conservazione del patrimonio naturale e di biodiversità, sia terrestre che marino, ed il recupero e la rinaturalizzazione delle sue zone umide (Rio Mannu).

È necessaria una riorganizzazione della produzione industriale nell'area di Porto Torres, in modo da migliorare le condizioni ambientali e non inficiare l'opportunità per l'economia cittadina rappresentata dalle valenze paesaggistiche.

Alla valorizzazione delle fonti rinnovabili ed all'educazione è stato dedicato un progetto che punta sulla diffusione delle Fonti Rinnovabili (Biodiesel) nel contesto energetico territoriale, che produrrebbe numerosi effetti moltiplicativi. In particolare, in campo ambientale:

- *il contenimento dei fenomeni d'inquinamento ambientale a carattere sia locale che globale, con particolare riferimento alle emissioni di gas serra, in linea con gli obiettivi stabiliti dal protocollo di Kyoto;*
- *l'adeguamento agli indirizzi dell'Unione Europea e in particolare del Libro Bianco sull'energia e del Libro Bianco sulle Fonti Rinnovabili (LBI) e della Campagna di "Decollo delle Fonti Rinnovabili".*

Nell'ambito della salvaguardia della qualità ambientale di Porto Torres risulta certamente prioritario l'intervento di bonifica e risanamento della foce del Rio Mannu, già inserito nella prossima rete di interventi da attuare, con possibile riconversione a parco urbano, che consentirebbe inoltre di rendere fruibili le importanti aree archeologiche localizzate nella sua foce.

Indicazioni ascolto

Nell'ascolto viene richiesto il recupero dell'area industriale attraverso l'avvio di attività compatibili con l'ambiente, integrando le stesse con il patrimonio archeologico ed ambientale ancora esistente. È necessaria la bonifica e la riqualificazione completa delle aree dismesse, con la realizzazione di un parco tecnologico per la produzione di energie alternative, dove siano presenti anche laboratori tecnologici e centri di ricerca per la qualità dell'ambiente e della vita.

Va promossa la ricerca e la sperimentazione sull'utilizzo di fonti energetiche alternative e rinnovabili, attraverso l'uso di pannelli fotovoltaici, che possano essere stimolo per lo sviluppo di altri settori, ad esempio con la creazione di aziende agri-energetiche che contemplino tra le produzioni anche l'energia del vento, del sole e le biomasse, in integrazione con le industrie della zona, al fine di rendere remunerative anche attività non rilevanti.

Punti di Forza	Punti di Debolezza
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Importante sistema produttivo industriale ▪ Condizioni meteorologiche che facilitano la dispersione e l'abbattimento degli inquinanti ▪ Istituzione del Parco dell'Asinara 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vulnerabilità del sistema ambientale ▪ Presenza del polo industriale di produzione chimica ed energetica in prossimità del centro urbano ▪ Difficoltà nel definire piani di monitoraggio degli inquinanti ▪ Mancato decollo di produzioni a basso impatto ambientale e ad alto valore aggiunto
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sviluppo delle attività di ricerca sul tema dell'inquinamento dell'aria e delle acque. ▪ Informazione e diffusione delle conoscenze relative all'ambiente e allo sviluppo sostenibile. ▪ Possibilità di intervenire strategicamente mediante l'uso di fonti rinnovabili di energia. ▪ Possibilità di riconversione di grandi aree 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Degrado e deperimento delle risorse ambientali ▪ Alta probabilità di incidenti ▪ Gravi minacce alla salute pubblica ▪ Riduzione del livello di qualità della vita

RISORSE TURISTICHE, CULTURALI E AMBIENTALI

Inquadramento

Porto Torres presenta un'ampia disponibilità di risorse turistiche, culturali e ambientali, che però necessita di attività di promozione e di inserimento in un itinerario turistico, capace di interagire con un ambiente naturale qualificante

L'Isola dell'Asinara, pur distando oltre 20 km dall'abitato, rientra nei confini amministrativi della città, così come la piccola Isola Piana, che costituisce il ponte naturale tra l'Asinara e Stintino.

Proprio queste due isole, di grande valore ambientale, costituiscono una risorsa importante per il territorio: per tutta questa fascia esiste un regime di tutela che condiziona fortemente le attività di sviluppo e crescita, che dovranno essere orientate verso la sostenibilità delle azioni strategiche.

La presenza delle aree protette, ed in particolare del Parco Nazionale deve poter rappresentare, nel rispetto delle esigenze di salvaguardia dell'ambiente, un'occasione di sviluppo per il comune di Porto Torres, un elemento trainante per il turismo sull'intero territorio comunale. D'altra parte il degrado ambientale dovuto all'area industriale costituisce invece un freno per lo sviluppo di questo comparto.

La presenza nell'area intercomunale di Porto Torres, Stintino, Alghero e Sassari anche di rilevanti emergenze archeologiche (ad oggi poco valorizzate perché localizzate nei pressi dell'area industriale) e culturali, infine, richiede un progetto di valorizzazione coordinata capace di produrre importanti processi di crescita per l'intero territorio.

Indicazioni programmatiche

La valorizzazione ambientale rappresenta per Porto Torres un tematismo di grande valenza: è il comune dell'Isola dell'Asinara, Parco Nazionale ai sensi della Legge 394 ed Area Marina Protetta. Anche le indicazioni sui documenti riconoscono la dominante ambientale – paesaggistica del Golfo, all'interno del quale è riconoscibile la struttura che organizza il paesaggio naturale ed insediativo. Oltre all'isola dell'Asinara vengono indicate come elemento da valorizzare la fascia costiera antistante la città, compresa tra lo Stagno di Pilo e la Spiaggia di Platamona, che presenta diversi gradi di compromissione in funzione della distanza dal porto industriale, dalla città e dalla foce del Rio Mannu.

Possono infatti diventare un vantaggio competitivo per attrarre imprese e investimenti nel territorio. Per questo bisogna che le politiche

strategiche siano garanti della sostenibilità ambientale per le aree interessate dai flussi turistici e per le attività economiche ad esse legate, con il mantenimento dell'intensità e della crescita del turismo entro la capacità ricettiva delle singole destinazioni, oltre che garantire un alto livello nella qualità dei servizi ambientali, la sostenibilità ambientale nei trasporti, dei prodotti e dei servizi turistici.

Per ottenere anche una valorizzazione, integrazione e promozione del patrimonio di risorse naturali, paesaggistiche e culturali è necessario un rilancio della progettazione delle aree della Rete Ecologica Regionale, e l'incentivazione delle attività sportive a basso impatto ambientale, come vela, equitazione, canoismo, surf, escursionismo, ecc.

All'interno della programmazione vigente sono diversi gli interventi volti alla valorizzazione e riqualificazione delle risorse turistiche e ambientali della città di Porto Torres, tra i quali:

- *risanamento Foce Rio Mannu (PIT SS-1)*
- *adeguamento tecnico funzionale del porto e delle infrastrutture di accesso, sistemazione area di interazione porto-città, estensione zona archeologica, riqualificazione e risanamento area fluviale rio Mannu, riqualificazione fascia costiera antierosione (come indicato nel Piano d'area della zona industriale)*
- *restauro palazzo del Re Barbaro*
- *recupero Museo del mare/porto*
- *parco archeologico (P.I.A.)*
- *recupero e consolidamento del Ponte Romano (P.O.R.)*
- *interventi nelle Chiese di San Gavino, Balai vicino e Balai lontano (P.O.R. vari)*
- *completamento viabilità porto civico-parco fluviale (P.O.R.)*
- *sala congressi (P.O.R.)*
- *riqualificazione viabilità centro storico*

Nell'ambito della progettazione integrata, alcuni progetti dedicati alla valorizzazione turistica del territorio sono:

- *valorizzazione delle strutture rurali, con l'integrazione tra le zone costiere ed interne, al fine di costituire un sistema turistico che valorizzi e promuova le valenze territoriali, storiche e culturali delle aree rurali interne;*
- *Parco dell'Asinara, con interventi per la tutela della diversità biologica degli habitat e delle specie, di conservazione, manutenzione, recupero e restauro del paesaggio.*
- *Ittiturismo, per la sensibilizzazione e corretta fruizione degli ecosistemi acquatici attraverso moderne attività ecosostenibili;*
- *Rete ecologica "programmi di monitoraggio", per il monitoraggio e lo studio delle specie ornitiche e delle specie vegetali.*

- *Ecomuseo, finalizzato a tutelare il patrimonio culturale locale e di favorirne la conoscenza attraverso il coinvolgimento attivo dei suoi abitanti.*
- *Rete ecologica “Programmi di educazione e formazione”, orientati alla conoscenza e all'educazione ambientale, per il coinvolgimento delle popolazioni locali nella tutela del sito.*
- *Rete ecologica Isola Piana, finalizzati alla tutela, valorizzazione e fruizione comune del territorio dell'isola;*
- *Potenziamento dei servizi per il turismo, mirante ad interventi di informazione, comunicazione e sensibilizzazione orientati verso un turismo sostenibile e verso la valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale.*

Indicazioni ascolto

Le principali idee riguardano la messa in rete dei parchi, con un sistema di gestione unico. Il parco dell'Asinara deve favorire lo sviluppo turistico, con il recupero del patrimonio edilizio dell'Asinara e delle altre aree parco a fini turistici, di ricerca, produttivi ed ecomuseali. L'obiettivo è quello di superare il concetto di parchi e aree protette perché tutto il territorio è utilizzato nel modo migliore

Punti di Forza	Punti di Debolezza
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Istituzione del Parco dell'Asinara ▪ Presenza di numerosi attrattori naturalistici ▪ Presenza di numerose emergenze archeologiche ▪ Localizzazione geografica privilegiata ▪ Concentrazione dei poli attrattori nella fascia costiera 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Degrado ambientale dovuto alla presenza del polo industriale di produzione chimica ed energetica ▪ delicato equilibrio ambientale tra il Polo industriale e le aree protette ed archeologiche ▪ Forti restrizioni dovute al parco naturale ▪ Scarsa valorizzazione del waterfront ▪ Carenza nei servizi ▪ Mancanza di figure professionali specializzate nel settore ambientale e turistico
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sviluppo del turismo ambientale basato sulla valorizzazione delle aree naturalistiche ▪ Nuove opportunità occupazionali offerte dal settore turistico-ambientale ▪ Forte interesse potenziale dei privati per interventi sul fronte mare ▪ Potenziale inserimento all'interno di un circuito turistico costiero intercomunale 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Degrado e deperimento delle risorse naturali dovuto alla presenza del comparto industriale e del settore turistico ▪ Perdita di quote di mercato nel settore turistico

ECONOMIA E SOSTENIBILITÀ

Inquadramento

All'interno del triangolo Sassari – Alghero – Porto Torres sono concentrate un gran numero di attività produttive: in particolare per quanto riguarda la città di Porto Torres importanza primaria continuano ad avere le attività industriali del polo petrolchimico e la centrale termoelettrica di Fiume Santo.

Però gli impianti petrolchimici della zona industriale di Porto Torres risentono del fatto che a livello produttivo non ci sia stata una evoluzione verso produzioni a basso impatto ambientale e ad alto valore aggiunto, che avrebbero potuto garantire invece un importante sviluppo sostenibile del comparto e che invece hanno portato ad una profonda crisi del sistema industriale.

L'economia della città di Porto Torres è fortemente legata anche alla presenza delle attività portuale: lo sviluppo degli scambi all'interno del porto può dare linfa vitale alle attività economiche della realtà industriale del mercato locale e regionale. Tale area vanta ingenti disponibilità di spazi per attività esistenti o da costituire.

Indicazioni programmatiche

Emergono due priorità di intervento: da un lato, la razionalizzazione ed il consolidamento degli assi "forti" e dei poli, nell'ottica di rinsaldare il sistema dell'accessibilità territoriale, ricucendo e rinforzando le aree di spopolamento; dall'altra, la riqualificazione del sistema portuale dei trasporti con l'obiettivo di creare un centro intermodale all'altezza del ruolo di scambio della città di Porto Torres nel Mediterraneo.

E' previsto il potenziamento della intermodalità mare-ferro-gomma nel triangolo Sassari – Alghero – Porto Torres che necessitano dei seguenti interventi:

- *il completamento della camionale Sassari – Porto Torres, che consentirebbe di drenare il traffico sulla direttrice Cagliari – Porto Torres e riqualificare l'attuale SS131 a circonvallazione di area di supporto della mobilità dell'area urbana di Sassari;*
- *l'adeguamento, in senso turistico, del tracciato pianoaltimetrico del collegamento viario Porto Torres - Stintino – Alghero;*
- *la riorganizzazione del trasporto pubblico locale, sia su gomma che su ferro, nell'ottica di migliorare l'accessibilità alle aree urbane nelle quali è presente una forte componente di spostamenti pendolari e, contemporaneamente, ridurre i fenomeni di congestione ed inquinamento sui quali incide pesantemente il trasporto privato.*

I documenti di programmazione prevedono la promozione della conoscenza e dell'innovazione a favore della crescita, attraverso il

miglioramento e il complessivo aumento degli investimenti dell'amministrazione regionale nella Ricerca e Sviluppo Tecnologico, in modo da rafforzare le capacità interne di ricerca, con interesse particolare nello sviluppo dell'area dell'energia e dell'ambiente, anche con la promozione di partecipazione privata al finanziamento della ricerca. Appare d'obbligo pensare quindi ad interventi infrastrutturali per lo sviluppo di distretti tecnologici e la creazione di laboratori tecnologici nel territorio. Altro obiettivo è quello di incrementare la propensione all'imprenditorialità e la cultura d'impresa e di conseguenza creare condizioni più favorevoli all'accumulazione di conoscenze da parte delle imprese. Per far ciò sarà favorita, attraverso la promozione dell'imprenditorialità, l'accrescimento della cultura tecnica aziendale, il miglioramento della capacità di gestione, una maggiore propensione al rischio e agli investimenti.

L'implementazione delle reti telematiche potrebbe favorire nuovi concetti di sviluppo e aprire nuovi mercati alle imprese attraverso la predisposizione di infrastrutture TIC (Tecnologie dell'Informazione delle Comunicazioni) attraverso la realizzazione e il completamento della banda larga sul territorio regionale e l'agevolazione dell'accesso alle reti.

Nel campo della creazione e dello sviluppo di imprese eco-compatibili sono auspicabili interventi per la creazione di nuovi mercati che consentano lo sviluppo e la crescita di competitività dell'industria nazionale del settore attraverso processi di integrazione a livello europeo, con conseguente trasferimento tecnologico in termini di processi produttivi e prodotti innovativi; inoltre le tecnologie delle Fonti Rinnovabili sono per la maggior parte tipiche delle PMI e proprie della cultura industriale italiana, e presentano ampie possibilità di esportazione per i componenti, gli impianti e i servizi;

Tali vantaggi sono più immediatamente conseguibili con quelle Fonti Rinnovabili, come l'energia eolica e da biomassa (esempio biodiesel), che presentano adeguate caratteristiche di disponibilità, maturità tecnologica e costi accessibili.

Indicazioni ascolto

Durante l'attività di ascolto è emersa l'idea per la creazione di un centro di eccellenza per la formazione delle risorse umane, una scuola di formazione manageriale per la P.A. e per l'impresa, unito a politiche formative tra il mondo delle imprese e il mondo della formazione. La ricerca deve diventare uno dei "motori" per lo sviluppo del territorio, anche quella sull'utilizzo delle risorse del territorio, in particolare sui materiali per la sostenibilità energetica e per quella ambientale. Inoltre il Centro di Agronomia di Sassari potrebbe realizzare sperimentazioni altamente innovative nelle pievi romaniche sarde e nel Parco tecnologico derivante dal disinquinamento di Porto Torres.

Punti di Forza	Punti di Debolezza
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Forte comparto industriale ▪ Ampio numero di attività ▪ Inserimento dell'area nella rete di trasporto regionale ▪ Porto industriale e commerciale ▪ Radicamento della realtà industriale nel territorio ▪ Valenze ambientali del territorio 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Carenze operative portuali ▪ Dipendenza da investimenti e finanziamenti estranei al territorio ▪ Limitazioni imposte dalle normative di tutela ambientale ▪ Mancato sviluppo di produzioni a basso impatto industriale ▪ Ridotta dimensione e scarsa cooperazione aziendale ▪ Inadeguatezza della rete dei trasporti ▪ Elevati costi per l'energia ▪ Inadeguatezza dei servizi alle imprese
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nuovi accordi per i prezzi dell'energia ▪ Sviluppo del settore turistico ambientale, con risvolti nell'occupazione ▪ Riconversione delle aree dismesse dell'area industriale per attività legate al settore portuale diportistico ▪ Ampi spazi per lo sviluppo di produzione di energia con fonti alternative e rinnovabili (fotovoltaici ed eolico) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rafforzamento della dipendenza energetica dall'estero ▪ Tendenza allo sviluppo industriale non sostenibile ▪ Permanenza di scarsa organizzazione interaziendale ▪ Ricadute e indotti negativi sulle valenze ambientali del territorio

POPOLAZIONE E REALTÀ URBANA

Inquadramento

Da una prima analisi della città e del suo territorio emergono evidenti alcuni ambiti principali che caratterizzano il territorio comunale: la città e il centro storico, il Porto e le reti di connessione, le Aree Protette ambientali, il comparto industriale.

Il centro storico, pur collocato in posizione periferica rispetto alle estese zone edificate, sorte in risposta all'inurbamento determinato dall'espansione dell'industria petrolchimica, grazie alla sua posizione rispetto al porto, alla ferrovia, alla Basilica di San Gavino e alle rovine romane, risulta ancora al centro degli interessi della città. Poiché lo sviluppo residenziale è avvenuto nelle zone esterne, appare auspicabile la localizzazione delle funzioni e dei servizi strettamente legati alla vita degli abitanti in queste aree, specializzando il centro storico per le attività culturali e di relazione con i flussi turistici.

Le dinamiche urbanistiche indotte dall'espansione dell'industria petrolchimica hanno condizionato il successivo sviluppo residenziale e determinato il limite all'espansione della città verso occidente.

Per quanto concerne il sistema insediativo, infine, la pressione delle attività legate agli insediamenti produttivi del polo petrolchimico, unitamente alle attività portuali cosiddette pesanti, non ha consentito al sistema urbano di reagire tempestivamente individuando nuovi modelli di gestione e sviluppo delle attività e dei servizi cittadini.

Indicazioni programmatiche

E' in fase di realizzazione, ad opera del Comune, un intervento di riqualificazione delle aree prospicienti il Rio Mannu. L'intervento rientra nel più generale progetto di riqualificazione del sistema ambientale degli Stagni di Casaraccio, delle Saline, di Pilo, del Fiume Santo e del Rio Mannu, recuperando la funzionalità ecologica delle zone umide e promuovendo la fruizione culturale, turistica, naturalistica, ricreativa dei luoghi attraverso una programmazione e gestione integrata.

L'intervento rientra anche nell'ambito della ricerca di connessioni ecologiche tra le zone e le aree interne attraverso i corridoi fluviali del Fiume Santo e del Rio Mannu: in particolare, qualificare la fascia di pertinenza del corso del fiume con finalità dedicata all'istituzione di un

parco fluviale intercomunale che preveda l'integrazione tra le aree rurali ed i centri abitati.

Altro importante intervento è la riqualificazione del waterfront cittadino che si esplicita attraverso interventi volti al recupero infrastrutturale e funzionale dell'area portuale, all'integrazione tra le funzioni localizzate nel centro urbano e nell'area del porto, alla qualificazione urbana ed ambientale degli spazi che connettono la città al sistema della portualità storica, commerciale ed industriale, all'organizzazione del sistema delle infrastrutture e della mobilità di accesso all'area portuale e di collegamento alla città.

Il progetto sulla valorizzazione del Centro commerciale naturale ha come obiettivo quello di ridurre la desertificazione imprenditoriale nei centri urbani che ha determinato, negli anni, una marginalizzazione economica e sociale dei piccoli imprenditori commerciali.

Le attività commerciali costituiscono un elemento fondamentale nelle strategie di riqualificazione del centro urbano: attività efficienti contribuiscono significativamente alla vitalità, mentre attività sofferenti determinano crisi e degrado urbano; la multifunzionalità, pertanto, diventa uno dei fenomeni portanti dell'assetto cittadino.

L'amministrazione ha inoltre avviato il processo per la costituzione di una Società di Trasformazione Urbana. La STU rappresenta un momento di evoluzione nel governo del territorio, perché permette un nuovo modo di valorizzazione di aree urbane ritenute fondamentali per lo sviluppo della città attraverso interventi di trasformazione e riqualificazione sul territorio cittadino che coinvolgano professionalità ed economie private.

Indicazioni ascolto

Le idee emerse riguardano principalmente il recupero dei centri storici, dove gli immobili di pregio vengono ristrutturati e si implementa la capacità ricettiva diffusa, e la sostenibilità. Inoltre sono auspicabili interventi che portino ad un progressivo miglioramento dei servizi, come la gestione dei rifiuti è coordinata tra i comuni dell'area vasta, la diffusione servizi sanitari di eccellenza, l'implementazione della rete wireless,

Punti di Forza	Punti di Debolezza
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coinvolgimento della popolazione locale nelle attività produttive petrolchimiche ed industriali 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Problematiche sociali ed ambientali legate alla presenza del polo industriale ▪ Difficoltà nell'inserimento del mondo del lavoro ▪ Carenza di attrattive per le generazioni giovani ▪ Scarsa valorizzazione del waterfront e delle aree pregevoli del centro ▪ Carenza nei servizi
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sviluppo delle potenzialità d'impiego legate alle nuove opportunità offerte dal turismo ambientale e delle nuove tecnologie produttive industriali. ▪ Nuovo rapporto tra città e waterfront offerto dalla risistemazione delle aree portuali e dei collegamenti con la città ▪ Recupero delle aree prospicienti il Rio Mannu, mediante un intervento di riqualificazione ambientale volto alla rinaturalizzazione delle aree umide 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Allontanamento della popolazione di media e giovane età dalla città ▪ Perdita del rapporto tra il centro storico e le aree residenziali ▪ Incremento della disoccupazione

AMBITO TEMATICO – analisi SWOT

POPOLAZIONE E REALTÀ URBANA



Porto Torres

La porta di maestro della Sardegna

Piano Strategico Comunale

In questa sezione del documento vengono illustrate le strategie e le azioni che il piano propone per lo sviluppo della città. A partire quindi dall'analisi di contesto e della fase di ascolto, sintetizzate attraverso gli ambiti tematici evidenziati precedentemente, vengono individuate 5 linee strategiche, esplicitate ciascuna attraverso obiettivi e singole azioni nelle quali vengono messe in evidenza i principali soggetti attivabili ai diversi livelli di governo per la loro realizzazione

Strategia 1: Rafforzare il ruolo di Porto Torres nella rete marittima

L'entrata in regime delle risorse portuali rappresenta la priorità più ricca di potenzialità per il comune e per il territorio, considerata l'ampia rete di attività collegate direttamente e indirettamente alla portualità.

Obiettivi:

S1.O1. Accrescere la funzione di Porto Torres come nodo di accesso (commerciale).

Per sfruttare l'enorme opportunità fornita alla città dagli importanti flussi di beni e persone che la attraversano, è necessario configurare un efficiente sistema portuale commerciale in termini di dotazioni e servizi integrati rivolti agli operatori del settore e ai fruitori. Obiettivo prioritario è la rifunionalizzazione del Porto Commerciale per il traffico passeggeri, misto e crocieristico, allo stato attuale dislocato nel Porto Industriale.

S1.O1.A1. Completare gli adeguamenti in corso dei moli e delle banchine nel porto commerciale

Il completamento degli interventi di adeguamento in corso nel porto commerciale, avviati dal S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, costituisce la prima azione necessaria per ripristinare la funzionalità dello scalo. Le opere rientrano nelle disposizioni urgenti da realizzare per superare lo stato di emergenza portuale del bacino commerciale (ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri del 9/07/2004 n. 3363) e comprendono: il completamento della banchina di Ponente e il dragaggio dei fondali antistanti, per garantire agevoli e sicure manovre di attracco per le navi passeggeri e miste; l'adeguamento delle banchine Segni, Dogana e sud-ovest, con la demolizione dell'ultimo tratto del molo del Faro, il rifodero della banchina esistente e di quella di sud-ovest e l'approfondimento dei fondali sino a circa 10 m per consentire l'attracco di vettori di grandi dimensioni. Il nuovo accosto così creato nel bacino storico, una volta in funzione la banchina di ponente con i nuovi tre attracchi, potrebbe essere destinato per le navi da crociera, garantendo servizi adeguati per i crocieristi nella nuova stazione marittima realizzata dall'Amministrazione comunale all'interno del programma INTERREG 2 e 3, che potrebbe in questo modo essere specializzata in questa direzione.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, Comune di Porto Torres, Capitaneria di Porto e Guardia Costiera, Guardia di Finanza, Polizia Marittima, Vigili del Fuoco, compagnie di navigazione.

S1.O1.A2. Riqualificare le infrastrutture a terra del Porto commerciale

Il porto commerciale attualmente è privo delle strutture di servizio necessarie per l'accoglienza dei passeggeri e per uno svolgimento efficiente e sicuro delle operazioni portuali. Gli interventi prioritari per la rifunzionalizzazione dello scalo sono parte della pianificazione portuale vigente e sono finalizzati a riportare il bacino commerciale alla piena funzionalità, sia per mezzo della realizzazione di nuovi fabbricati, sia mediante l'ammodernamento e la riqualificazione delle infrastrutture di servizio a terra. Si rende quindi necessario una loro programmazione ed esecuzione per livelli di priorità diversificati, che consenta nel tempo di far riacquisire progressivamente al porto la sua efficienza. In particolare tali interventi riguardano: la realizzazione di un edificio polifunzionale nella banchina di ponente, una volta terminati i lavori di adeguamento della stessa, da destinare a stazione marittima a servizio dei tre nuovi accosti e a sede della polizia marittima; la realizzazione della Torre di Controllo Piloti nel tratto finale della stessa banchina; l'ampliamento dell'edificio della Capitaneria di Porto a ridosso del porto turistico, da destinare a sede delle motovedette della Guardia Costiera.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, Capitaneria di Porto e Guardia Costiera, Guardia di Finanza, Polizia Marittima, Vigili del Fuoco, compagnie di navigazione, banche, soggetti privati interessati alla gestione degli spazi nei nuovi edifici per l'esercizio commerciale.

S1.O1.A3. Realizzare una Darsena servizi in corrispondenza dell'innesto del Molo di Ponente.

Un'efficiente gestione delle attività all'interno del porto richiede la presenza di spazi e servizi per le Autorità preposte al controllo delle operazioni portuali. In corrispondenza dell'innesto del molo di ponente si prevede la realizzazione di una darsena servizi, secondo quanto in parte già previsto nelle disposizioni del P.R.P. vigente, e dei fabbricati per le Autorità di vigilanza (Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, Dogana, edificio servizi) negli spazi antistanti la darsena.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, Capitaneria di Porto e Guardia Costiera, Guardia di Finanza, Polizia Marittima, Vigili del Fuoco, compagnie di navigazione, soggetti privati interessati alla gestione degli spazi nei nuovi edifici per l'esercizio commerciale.

S1.O1.A4. Adeguare il molo di levante.

La configurazione del porto commerciale con l'adeguamento del molo di ponente protegge l'ingresso e l'uscita dei vettori dalle agitazioni provenienti dal settore ponente-maestrale. Tuttavia l'imbocco del porto risulta alquanto esposto a quelle provenienti dal settore grecale-tramontana, per cui si renderà necessario, in previsione di un ingente volume di traffici seguente alla rimessa a regime del porto, adeguare il molo di levante, con la realizzazione di un ulteriore molo di protezione con una conformazione più ampia di quella prevista nel P.R.P. vigente (vedi progetto bandiera), così da creare un ampio bacino di avamposto. In questo modo si potrà ridossare sia il canale d'imbocco del porto commerciale, sia quello d'ingresso del porto industriale, garantendo manovre sicure nelle diverse condizioni di traversia, nell'ipotesi di realizzare una futura messa a sistema dei due scali.

In una prospettiva a lungo termine, seguente all'elaborazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale, il nuovo molo di levante consentirà di realizzare due ulteriori attracchi sul lato nord dell'attuale banchina, che potranno essere destinati per vettori ro-ro e per navi da crociera. L'assenza di altri poli portuali di servizio per il settore crociere nella costa nord-occidentale della Regione suggerisce ancor più l'ipotesi di una specializzazione del porto di Porto Torres in questa direzione, con la possibile configurazione di un polo crocieristico nel porto commerciale e la realizzazione di un moderno terminal di servizio per i croceristi negli spazi ricavati in corrispondenza dell'innesto del nuovo molo di ponente, che potrebbero costituire il fulcro attrezzato della passeggiata lungomare cittadina. Il collegamento con i servizi turistici previsti nel parco dell'Asinara potrebbe rivelarsi un punto vincente nell'attuazione di questa azione di progetto.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, Capitaneria di Porto e Guardia Costiera, Guardia di Finanza, Polizia Marittima, Vigili del Fuoco, compagnie di navigazione, Associazioni ambientaliste, soggetti privati interessati alla gestione degli spazi nei nuovi edifici per l'esercizio commerciale, banche, sponsor privati da individuare, Agenzie di promozione turistica, Ente gestore del Parco dell'Asinara.

S1.O1.A5. Estendere le misure di security all'intera area portuale, con l'adeguamento della viabilità portuale.

Le nuove esigenze di sicurezza per i sistemi portuali impongono severe misure di controllo dei passeggeri e dei mezzi in partenza e la compartimentazione delle aree “sicure” rispetto a quelle esterne. Questo rende imprescindibile la riorganizzazione sia della viabilità di ingresso/uscita dal porto sia della viabilità interna: sarà pertanto necessario programmare l'estensione delle misure già previste dal S.I.I.T. per la banchina di ponente e per le banchine Segni, Dogana e sudovest a tutta l'area portuale per la messa in sicurezza di tutto l'ambito del porto commerciale, in previsione dei futuri adeguamenti che interesseranno il porto.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, A.N.A.S., Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, Capitaneria di Porto e Guardia Costiera, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco.

S1.O1.A6. Promuovere una collaborazione tra i gestori dei servizi portuali di Porto Torres e quelli dei servizi aeroportuali di Alghero per configurare una porta integrata di accesso del nord-ovest della Sardegna.

Il Piano Regionale dei Trasporti prevede la rifunzionalizzazione del sistema dei trasporti e dell'accessibilità della Sardegna come un'unica piastra logistica con tre gates di ingresso (Cagliari, Olbia, Porto Torres – Alghero) sui quali gravita il traffico in ingresso e in uscita dall'isola, sia esso per mare o per aria. L'insieme del polo portuale di Porto Torres con il polo aeroportuale di Alghero – Fertilia costituisce l'effettiva porta internazionale del versante nord-ovest dell'isola e necessita dunque di una collaborazione attiva tra i gestori dei due sistemi, sia nella definizione delle future strategie di pianificazione dei trasporti sia nella promozione turistica. Questa azione consentirà di configurare Porto Torres come un polo di interscambio tra le varie modalità di trasporto, coordinato a sistema con i poli di Sassari ed Alghero in un dispositivo di integrazione capace di dar luogo ad un fondamentale hub di riferimento all'interno della rete di trasporti nazionale.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, Comune di Alghero, Capitaneria di Porto e Guardia Costiera, S.O.G.E.A.A.L., compagnie di navigazione, Operatori turistici.

S1.O2. Riorganizzare le infrastrutture di accesso all'area portuale.

L'ammodernamento delle infrastrutture di accesso all'area portuale, in particolare stradali, si rende necessario per configurare un sistema portuale in grado di gestire in modo efficiente elevati flussi di merci e passeggeri. Fondamentale sarà in questo senso la decongestione del centro storico dai flussi in ingresso ed egresso dal porto commerciale.

S1.O2.A1. Completare la camionale Sassari-Porto Torres e riammodernare il collegamento viario con l'aeroporto di Alghero

La rifunzionalizzazione del porto commerciale dovrà essere necessariamente accompagnata dalla ridefinizione dei tracciati viari di accesso al porto. È necessario infatti un consolidamento del sistema dell'accessibilità territoriale, al fine di creare un polo intermodale all'altezza del ruolo che il porto di Porto Torres dovrebbe rivestire nel sistema dei traffici regionali e internazionali.

L'attuale attraversamento del centro storico determina forti disagi sia per gli abitanti, a causa della congestione che viene a crearsi nel tessuto urbano, sia per i passeggeri a causa dei rallentamenti dovuti al passaggio dei veicoli nelle vie del centro, non adatte a reggere il carico di traffico in ingresso e uscita dal porto.

Il primo obiettivo in questo senso è il completamento della camionale Sassari-Porto Torres, che consentirà uno smaltimento efficiente dei traffici veicolari diretti e provenienti dal porto, senza interferire con il centro abitato.

Bisognerà provvedere poi ad ammodernare e mettere in sicurezza il collegamento viario con l'aeroporto di Alghero, allo stato attuale in condizioni di degrado, anche in funzione delle azioni precedentemente esposte (S1.O1.A6.).

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, A.N.A.S., Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, Comune di Sassari, Comune di Alghero.

S1.O2.A2. Riorganizzare la viabilità portuale di accesso ai moli di Levante e di Ponente per smaltire più agevolmente i flussi in ingresso e uscita dal Porto Commerciale.

Immediatamente correlata all'azione precedente risulta la riorganizzazione della viabilità interna al porto (cfr. S1.O1.A5.) e della viabilità urbana del lungomare, in parte già avviata dall'Amministrazione Comunale, in modo da garantire un sistema efficiente di ingresso e uscita dai moli di levante e di ponente, che non determini congestioni e disagi nel centro urbano e consenta di smaltire efficientemente i flussi in ingresso e uscita dal porto.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, Capitaneria di Porto e Guardia Costiera.

S1.O3. Sviluppare la capacità di Porto Torres come piastra logistica internazionale (industriale).

La realizzazione negli spazi del porto industriale di un nodo strategico di interscambio, in collaborazione con realtà consolidate nel settore, appare una concreta possibilità per la città di intercettare i traffici europei lungo la direttrice est-ovest.

S1.O3.A1. Ristrutturare le infrastrutture portuali del porto Industriale

La attuale inadeguatezza del porto commerciale ha determinato il trasferimento dei traffici passeggeri e merci nel porto industriale. Anche le infrastrutture portuali di quest'ultimo necessitano però di un ammodernamento, a causa delle mutate esigenze dei traffici e degli armatori, che hanno puntato verso vettori di dimensioni sempre maggiori. In particolare dovrà essere ristrutturata la banchina A.S.I. e dovrà essere realizzato l'escavo del fondale antistante per garantire una profondità adeguata per il pescaggio delle navi di ultima generazione (oltre i 250 m di lunghezza), specie in funzione del futuro trasferimento del traffico passeggeri e misto nel porto commerciale, che porterà alla specializzazione del porto industriale per navi esclusivamente merci.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di

Sassari, Comune di Porto Torres, Consorzio A.S.I. di Porto Torres, Capitaneria di Porto e Guardia Costiera, compagnie di navigazione.

S1.O3.A2. Realizzare nel porto industriale un edificio polifunzionale da adibire temporaneamente a stazione Marittima per i passeggeri in transito.

Le operazioni d'imbarco e sbarco dei passeggeri nel porto industriale avvengono oggi in assenza di strutture ricettive di servizio. Si rende quindi urgente, in attesa che vengano completati i lavori di adeguamento del porto commerciale e della sua piena funzionalità, la realizzazione di un edificio polifunzionale negli spazi del porto industriale, da adibire temporaneamente a stazione marittima per i passeggeri, con adeguati spazi e servizi, che possano poi essere riconvertiti in funzione della futura specializzazione dello scalo industriale, seguente alla concreta messa a sistema dei due scali. (cfr. S1.O3.A7, S1.O3.A8.)

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, Consorzio A.S.I. di Porto Torres, Capitaneria di Porto e Guardia Costiera, compagnie di navigazione, banche, soggetti privati interessati alla gestione degli spazi nei nuovi edifici per l'esercizio commerciale.

S1.O3.A3. Promuovere la realizzazione di un porto container nel porto industriale e attivare una partnership con il porto di Genova.

La disponibilità di spazi a terra nelle aree limitrofe al porto industriale, derivanti dalla dismissione delle attività dell'A.S.I., costituisce una potenziale risorsa per lo sviluppo di un porto merci avanzato, che a buona ragione può specializzarsi verso il traffico container. Lo scalo di Porto Torres può contare sulle rotte di collegamento con gli importantissimi scali francesi di Marsiglia e Tolone, più vicini della stessa Genova, per cui rappresenta l'unico polo di apertura della regione verso il quadrante nord-ovest del Mediterraneo. La posizione decentrata rispetto alla principale rotta dei traffici Suez-Gibilterra non deve essere vista come una criticità, ma

rappresenta invece l'opportunità di intercettare i traffici del quadrante occidentale del Mediterraneo, secondo un asse est-ovest che si relazioni con i mercati dell'est Europa. In questo senso il porto di Porto Torres potrebbe configurarsi come la porta nord-ovest dell'isola per lo sviluppo futuro dei traffici merci.

La promozione di una partnership con il porto di Genova si rivela in questo senso di fondamentale importanza strategica per l'avvio di tale progetto, ai fini dell'inserimento del porto di Porto Torres nelle rotte del traffico container.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, Consorzio A.S.I. di Porto Torres, Autorità Portuale di Genova, Capitaneria di Porto e Guardia Costiera, compagnie di navigazione, soggetti privati, banche.

S1.O3.A4. Promuovere una collaborazione stabile tra i gestori dei sistemi ferroviari, portuali, stradali e aeroportuali per configurare un polo logistico di gestione dei trasporti Porto Torres - Sassari - Alghero

Secondo l'ipotesi di sviluppo prospettata nell'azione sopraesposta, si profilerebbe la configurazione di un nodo strategico di interscambio tra differenti modalità di trasporto nel sistema porto industriale - A.S.I. di Porto Torres, che si dovrebbe relazionare con realtà consolidate nel settore per creare un polo intermodale efficiente nel sistema dei traffici regionali e internazionali. Questo progetto di sviluppo necessita di una collaborazione stabile tra i gestori dei sistemi ferroviari, portuali, stradali e aeroportuali per configurare un polo logistico di gestione dei trasporti Porto Torres - Sassari - Alghero, in cui Porto Torres rivesta il ruolo di porta nord-ovest di accesso nazionale ed internazionale dell'isola.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, A.N.A.S., Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, Comune di Sassari, Comune di Alghero, S.O.G.E.A.A.L., Consorzio A.S.I. di Porto Torres, Ferrovie dello Stato, compagnie di navigazione.

S1.O3.A5. Dotare il Porto Industriale delle infrastrutture a terra per garantire sistemi di imbarco/sbarco veloci e attrarre la rete di Autostrade del Mare.

La possibilità di sfruttare gli ingenti spazi a disposizione, derivanti dalla dismissione delle aree del petrolchimico, rende di estremo interesse la realizzazione nello scalo industriale delle infrastrutture a terra atte a garantire sistemi di imbarco/sbarco veloci. Tali opere costituirebbero infatti un volano per attrarre la rete di Autostrade del Mare: l'inserimento in tale sistema concorrerebbe a favorire lo sviluppo di nuovi accordi bilaterali e multilaterali tra il porto di Porto Torres e i paesi partner del Mediterraneo, grazie anche alle risorse finanziarie comunitarie individuate dalla Rete Autostrade Mediterranee S.P.A. per i progetti nazionali.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, A.N.A.S., Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, Consorzio A.S.I. di Porto Torres, compagnie di navigazione, Rete Autostrade Mediterranee S.P.A., soggetti privati, banche.

S1.O3.A6. Completare il centro intermodale merci nella zona industriale e realizzare un'efficiente collegamento ferroviario tra le aree del porto industriale e il centro intermodale merci.

La creazione nella zona industriale di un polo strategico d'interscambio tra le varie modalità di trasporto è strettamente connessa al completamento del centro intermodale merci nel cuore dell'A.S.I.. Al fine di realizzare un'efficiente gestione logistica dei trasporti, quest'ultimo dovrà essere collegato mediante un tracciato ferroviario con il porto industriale, sfruttando la linea ferroviaria esistente: Porto Torres, infatti, annovera l'unico tratto di strada ferrata su cui le Ferrovie mantengono un certo interesse di utilizzazione che per questo motivo deve essere valorizzato per il futuro sviluppo del trasporto su ferro nella regione.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, A.N.A.S., Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, Consorzio A.S.I. di Porto Torres, banche, Ferrovie dello Stato.

S1.O4. Promuovere la messa a sistema del porto commerciale e del porto industriale

La creazione di un polo portuale di rilievo nazionale ed internazionale necessita di una gestione coordinata delle operazioni e delle funzioni portuali, facente capo ad un ente decisionale appositamente istituito.

S1.O4.A1. Promuovere l'istituzione di un unico ente pianificatore dell'intera area portuale (commerciale, turistica e industriale), che accentri i poteri decisionali per operare una pianificazione organica e integrata del sistema portuale di Porto Torres.

Le azioni strategiche di sviluppo proposte necessitano di un'efficiente e coordinata organizzazione delle operazioni e delle funzioni tra i due bacini portuali. Affinché questo avvenga, si rende prioritario, anche sulla base delle necessità, emerse nella fase di ascolto, di una coordinazione tra i diversi operatori legati direttamente e indirettamente alla portualità, l'accentramento dei poteri decisionali per la pianificazione delle attività, sia del porto commerciale e turistico, sia del porto industriale, in un unico referente, che possa programmare e gestire secondo una visione integrata i futuri sviluppi della portualità di Porto Torres, evitando il proliferare d'interventi episodici e settorializzati, al di fuori di un programma condiviso di pianificazione portuale.

La riconfigurazione del porto secondo le linee di sviluppo proposte darebbe, infatti, sicuramente luogo ad un sistema portuale di rilevanza economica almeno nazionale, con ingenti volumi di traffico di passeggeri e merci, che renderebbe auspicabile la modifica della categoria di appartenenza del porto di Porto Torres (secondo quanto previsto dalla Legge 84/94), e richiederebbe la programmazione delle funzioni portuali da parte di un ente predisposto con tale funzione istituzionale (Autorità Portuale), che coordini le esigenze dei numerosi attori interessati nelle attività collegate allo sviluppo del porto.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, Capitaneria di Porto e Guardia Costiera, Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, Consorzio A.S.I. di Porto Torres, Ferrovie dello Stato, A.N.A.S., compagnie di navigazione.

S1.O4.A2. Redigere un Nuovo Piano Regolatore Portuale, che preveda la messa a sistema delle diverse attività portuali secondo una pianificazione coordinata delle funzioni commerciale, turistica e industriale.

La determinazione della Direzione Generale del Ministero dei Trasporti nell'Aprile del 1999, durante l'approvazione della variante del 2000 al Piano Regolatore Portuale, ha stabilito che "l'ambito portuale di Porto Torres era comprensivo sia del bacino del porto commerciale sia del bacino industriale". La difficoltà di gestire due sistemi portuali facenti capo a due distinti enti istituzionali ha portato, sino ad oggi, a procedere sempre con piccoli adeguamenti funzionali sull'impianto originario del porto.

Data la complessità e l'interrelazione esistente tra i numerosi interventi previsti nelle azioni enunciate e l'eterogeneità dei soggetti coinvolti, sarà prioritario predisporre un nuovo Piano Regolatore Portuale che indirizzi i futuri assetti del porto, secondo una pianificazione coordinata delle diverse funzioni commerciale, turistica e industriale, correlate agli scenari di sviluppo del waterfront (cfr. S4.O1.A1.) per la riconnessione delle aree portuali con il tessuto urbano e il centro storico.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, Capitaneria di Porto e Guardia Costiera, Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, Consorzio A.S.I. di Porto Torres, Ferrovie dello Stato, A.N.A.S., compagnie di navigazione, soggetti privati, associazioni di commercianti, Associazioni di promozione turistica, Consorzio Pescatori Golfo dell'Asinara, Lega pesca.

S1.O5. Realizzare una base attrezzata per il diportismo

Il settore del diporto nautico rappresenta una potenzialità di grande interesse per le ricadute in termini di occupazione diretta e indiretta oltre che d'immagine. La città deve cercare un suo spazio nel mercato attraverso il riassetto delle dotazioni che già possiede e lo sfruttamento dell'occasione fornita dalle aree dismesse della zona industriale.

S1.O5.A1. Implementare il numero di posti barca per mezzo di una riconfigurazione del molo interno

Le potenzialità del settore diportistico, come sottolineato nell'analisi di contesto, sono notevoli, dovute oltre che alla favorevole posizione nelle rotte nautiche, anche all'ampia disponibilità di spazi per le attività di servizio.

La risistemazione del molo interno, previsto negli adeguamenti del porto commerciale programmati dal S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, consentirà di implementare il numero di posti barca, di migliorare l'organizzazione del porto turistico e del porto pescherecci e di agevolare le manovre di ingresso nel porto. Gli interventi riguarderanno la demolizione del muro paraonde, la riduzione della lunghezza del molo al fine di rendere più agevoli le manovre di attracco, la riconfigurazione del bacino nord con la destinazione della banchina nord per i pescherecci (cfr. S5.O1.A1.), l'inserimento di pontili galleggianti nel bacino sud per incrementare il numero di posti barca.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, Capitaneria di Porto e Guardia Costiera, Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, soggetti privati, Agenzie di promozione turistica, cooperative turistiche, Consorzio Pescatori Golfo dell'Asinara, Lega pesca.

S1.O5.A2. Realizzare un edificio servizi a ridosso del molo interno, in adiacenza al Porto Turistico

La definizione di un moderno porto turistico necessita di nuove strutture di servizio, specialmente per i diportisti in transito. Secondo quanto previsto negli adeguamenti del bacino commerciale, si prevede quindi la realizzazione di un edificio servizi (yacht club) nella banchina a ridosso del porto turistico, che possa ospitare funzioni tali da attrarre non solo i turisti, ma anche i cittadini, in modo da divenire il fulcro attrezzato della passeggiata lungomare urbana.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, Capitaneria di Porto e Guardia Costiera, Regione Autonoma della Sardegna, Comune di Porto Torres, investitori privati, banche, Agenzie di promozione turistica, cooperative turistiche, soggetti privati interessati alla gestione degli spazi nei nuovi edifici per l'esercizio commerciale, sponsor privati da individuare.

S1.O5.A3. Promuovere l'inserimento del porto di Porto Torres in un circuito diportistico su scala regionale e nazionale

La forte presenza turistica nelle zone limitrofe potrebbe favorire lo sviluppo del turismo nautico per il porto commerciale. In allineamento alle previsioni contenute nel Piano Regionale dei Porti Turistici, si rende auspicabile l'inserimento dello scalo di Porto Torres in un circuito diportistico su scala regionale e nazionale. Il collegamento con le attività legate allo sviluppo turistico previste nel parco dell'Asinara risulta un altro elemento di forza per la promozione del turismo diportistico a Porto Torres. Il ritorno di tali operazioni si avrebbe sia in termini di immagine per la città, sia in termini di occupazione diretta e indiretta.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, investitori privati, Agenzie di promozione turistica, cooperative turistiche, sponsor privati da individuare, Ente gestore del Parco dell'Asinara.

S1.O5.A4. Riconvertire le aree dismesse o in dismissione del lungomare del porto industriale per attività collaterali al turismo, in particolare per la cantieristica navale a servizio del diporto nautico

La disponibilità di aree dismesse o in dismissione nel lungomare del Porto Industriale consente di ipotizzare la loro conversione per attività collaterali al turismo, in particolare per la cantieristica navale a servizio del diporto nautico, con ricadute importanti nel mercato del lavoro locale. Le potenzialità di crescita del settore della cantieristica, attualmente poco sviluppato in tutto il territorio regionale, fanno prospettare ottime occasioni di sviluppo per la città.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, Capitaneria di Porto e Guardia Costiera, Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, investitori privati, Consorzio A.S.I..

Strategia 2: Riqualificare le aree industriali e petrolchimiche

La realtà industriale costituisce una presenza ineludibile per la città da un punto di vista economico e da un punto di vista fisico che deve essere affrontata anche da un punto di vista ambientale e architettonico per non compromettere le altre risorse del territorio

Obiettivi:

S2.O1. Ridelineare l'area industriale di Porto Torres come 'Parco tecnologico per le energie di innovazione'.

La sostenibilità dello sviluppo può costituire un'occasione importante per attirare investimenti e riqualificare in maniera economicamente vantaggiosa l'area industriale attraverso un progetto pilota all'avanguardia sotto un profilo tecnico e paesaggistico.

S2.O1.A1. Sviluppare un centro di produzione di energia da fonti rinnovabili: parco eolico, fotovoltaico, biomasse

L'obiettivo dell'azione proposta è quello di creare, nell'area industriale, un centro che integri tutte le attività della filiera tecnologica: ricerca avanzata, sperimentazione, sviluppo di prototipi, nano tecnologie, chimica fine (come farmaceutica, agroalimentare, conservazione), energie rinnovabili (eolico, fotovoltaico, biomasse)

In particolare, per quanto riguarda l'energia eolica, se si considera il fatto che la velocità del vento costituisce il parametro di maggior interesse per giudicare la producibilità di un sito, la stima di produzione risulta molto favorevole nell'area. Il sito nel quale installare gli aerogeneratori, riuscirebbe ad essere produttivo anche in assenza d'incentivi (certificati verdi) ed è pertanto caratterizzato da tempi di ritorno dell'investimento assai brevi in presenza dell'attuale sistema d'incentivazioni. La prossimità del porto ed in ogni caso l'accesso dal mare porta alla necessità di minori opere accessorie per la realizzazione del parco eolico evitando o minimizzando interventi di viabilità (si ricorda che le pale delle moderne turbine eoliche hanno una lunghezza compresa fra 20 e 30 m, in un unico pezzo e necessitano di trasporti speciali; questo determina spesso la necessità di creare strade per il passaggio).

A questo si aggiunge che l'area è fortemente degradata dall'insediamento industriale. In questo quadro di riferimento, verrebbero dunque semplificate le procedure di introduzione dei generatori e l'iter per la procedura di valutazione di impatto ambientale.

Si prevede lo sfruttamento del fotovoltaico a tutti i livelli per l'impiego in tutti i settori: industriale, civile e terziario con la costruzione di impianti destinati solo alla produzione di taglia medio grande.

Insieme all'eolico e agli impianti fotovoltaici si intende valutare la possibilità di altre soluzioni come le biomasse². La Nurra ha un consorzio molto importante nel settore lattiero caseario e potrebbe fornire le biomasse ottenute da cascami di lavorazione e/o trasformare una parte della produzione in *agricoltura no-food*, ovvero destinata alla produzione di specie agricole per la produzione di energia (barbabietola, colza, soia, ecc.). Le biomasse prodotte dall'agricoltura della zona potrebbero essere riutilizzate in apposite centrali, dislocate nell'area industriale, con l'obiettivo di una produzione combinata di energia elettrica e calore (cogenerazione).

L'azione può contare sul fatto che l'area di Porto Torres ha una tradizione industriale importante, con molte professionalità che potrebbero essere utilizzate per la realizzazione e la conduzione degli interventi. La redditività del progetto, in generale, è dipendente anche dalla necessità di realizzazione delle infrastrutture di comunicazione e collegamento dell'impianto alla rete elettrica. In questo caso è presente una rete elettrica molto forte che potrebbe abbassare notevolmente i costi di connessione se comparata con altre situazioni. L'area industriale è caratterizzata da un tessuto di Piccole e Medie Imprese (PMI) che possono trarre molti benefici dalla presenza di fonti energetiche distribuite. L'intero sito potrebbe essere riconfigurato in modo da formare un'area innovativa di cui le PMI potrebbero largamente agevolarsi con un consistente risparmio nei costi per gli approvvigionamenti energetici. Molti studi internazionali hanno, infatti, mostrato che le microreti in aree industriali, specialmente se basate sull'impiego di fonti rinnovabili come l'eolico, possono ridurre i costi per l'energia del 20 - 30 %.

A questo si aggiunge che l'area per il Parco Tecnologico di Porto Torres è in adiacenza al centro abitato. Il Comune potrebbe, tramite una sua società o una concessione, fornire energia termica ad una parte dei cittadini. Le reti di calore (tubi coibentati) sono in genere costose, ma in questo caso specifico, vista la prossimità, un'ipotesi di teleriscaldamento risulta interessante.

L'intervento fa parte di un ampio progetto di riqualificazione che, nel caso dell'azione specifica, ha le caratteristiche di minor impatto sull'ambiente e costi inferiori per la realizzazione. Ovvero una parte delle ostative comuni per la maggior parte degli altri casi all'introduzione delle nuove tecnologie, sarebbe nel caso di Porto Torres superabile.

² "Gli impianti di potenza maggiore vengono dislocati in area industriale costiera per garantire il miglior rendimento energetico con l'impianto condensato ad acqua." *Energia dalla biomassa legnosa ed erbacea*, Piano Energetico Ambientale Regionale, Settembre 2005, p.21.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Associazione degli Industriali, Confindustria, Associazione delle PMI, Comune di Porto Torres, Proprietari delle aree, Centri di ricerca tecnologica

S2.O1.A2. Programmare una pianificazione articolata in fasi per la creazione degli impianti di produzione ad energia eolica

L'operazione di conversione dell'area industriale in Parco tecnologico per le energie di innovazione deve essere accompagnata da un'azione strutturata di pianificazione accuratamente articolata attraverso le seguenti fasi principali: 1) qualificazione del sito 2) promuovere un iter autorizzativo variabile, soprattutto per gli aspetti ambientali 3) allacciamento alla rete.

Considerando che un impianto a fonte rinnovabile di tipo eolico è caratterizzato da alcune peculiarità come funzionamento annuo discontinuo dipendente dalla ventosità del sito e produzione in funzione della velocità del vento e della dimensione dell'impianto, s'individua nell'area industriale un sito ottimale. L'operazione deve tuttavia essere accompagnata da alcune considerazioni di rilievo. Nella scelta specifica delle aree d'intervento, bisognerà considerare che le turbine sono accorpate a formare *wind farms*. La scelta del sito deve essere tale da permettere un'efficace disposizione delle macchine, che vanno opportunamente distanziate sul terreno per evitare eventuali reciproche interferenze fluidodinamiche che ne riducono la produttività. Dato che i costi iniziali d'investimento sono predominanti rispetto a quelli d'esercizio, bisogna tuttavia prestare una particolare attenzione alla copertura finanziaria dell'investimento, soprattutto se si ricorre a capitale di terzi. Anche se gli investimenti sono prevalentemente concentrati nell'attività costruttiva finale, per portare a termine una singola iniziativa, dall'individuazione del sito all'avviamento della centrale, possono essere necessari diversi mesi.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Associazione delle PMI, Comune di Porto Torres, Proprietari delle aree, Comuni area intercomunale, Centri di ricerca tecnologica

S2.O1.A3. Istituire nelle aree industriali dismesse un laboratorio di ricerca e sperimentazione avanzato sulla tecnologia delle energie rinnovabili, nano tecnologie, chimica fine (farmaceutica, agroalimentare, conservazione)

L'azione si propone di promuovere la creazione di un laboratorio, parte a cielo aperto, per la sperimentazione di nuove tecnologie. Si considera di fondamentale importanza dare un impulso alla ricerca che la colleghi strettamente con sperimentazione e produzione. L'intervento risulterebbe trainante non solo in termini di integrazione nel territorio, ma anche di divulgazione verso il pubblico, che potrebbe familiarizzare con i presupposti della produzione sostenibile. La disponibilità di spazi per la realizzazione di laboratori di progettazione, prototipazione e sviluppo, che possono essere usate direttamente o sottoposte a manutenzione, è una condizione già presente nell'area. Tra gli interventi programmati dalla Regione Sardegna, si assume di particolare importanza per il supporto dell'azione, il progetto per la realizzazione del Centro di Competenza FER nel centro Polaris, con l'obiettivo di creare un sistema integrato dei settori di ricerca avanzata, prototipazione, sviluppo e produzione di energia rinnovabile a supporto di uno sviluppo innovativo e competitivo del territorio regionale. Il progetto potrebbe avvalersi dell'iniziativa e promuovere il "parco tecnologico" della città di Porto Torres come sede del nord-ovest del "centro di competenze FER". L'azione s'inserisce all'interno di un progetto più allargato che mira a trasformare il parco tecnologico di Porto Torres in un'area energeticamente indipendente: una palestra per sperimentare nuove tecnologie.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Comune di Porto Torres, Regione, Provincia, Proprietari delle aree, Centri di ricerca tecnologica, Industrie ad alto contenuto tecnologico, Università, altri sponsor privati da individuare.

S2.O1.A4. Promuovere una 'campagna verde per un consenso allargato a interpretazioni sostitutive di minore impatto ambientale

L'azione intende promuovere una 'campagna verde per creare ed implementare il consenso, già in parte presente, alle interpretazioni sostitutive di minore impatto ambientale. Non si sostiene una logica di radicale "smantellamento e spostamento di tutti gli impianti in altre zone industriali", con conseguenze che potrebbero essere a loro volta molto impattanti.

L'azione parte dal presupposto che gli impianti per la produzione eolica, per esempio, risultano meno impattanti su una condizione già compromessa dalla presenza dell'industria petrolchimica, con elementi verticali predominanti quali: colonne di raffinazione, camini, torce. Le pale eoliche in questo contesto non costituirebbero un'aggiunta alle 'brutte ciminiere fumanti, ma un intervento ben collocato all'interno di una condizione di emergenza di una innovativa stagione progettuale, legata alla comparsa di nuove logiche produttive e alla logica inscindibile con energie meno impattanti.

Sebbene al termine della vita utile, normalmente prevista in 20 anni, l'impianto eolico richieda di essere smantellato, questo non presuppone l'abbandono dell'area interessata. Il sito, con ottime risorse eoliche potrebbe continuare ad essere utilizzato sostituendo le macchine installate con aerogeneratori tecnologicamente più avanzati. Il fatto che gli impianti sono controllati a distanza e non richiedono il presidio permanente sul sito, risponde ad un modello di autosostenibilità dell'impianto.

Sarebbe di particolare interesse accompagnare l'azione di promozione e organizzazione con delle iniziative da parte del Comune di Porto Torres per mettere a disposizione l'area ad imprenditori privati che vogliono entrare nel mercato dell'energia. Fattori come la producibilità elevata e la semplificazione dell'iter autorizzativo renderebbero molto attrattivo l'investimento. Il Comune stesso potrebbe costituire una società per la commercializzazione dell'energia prodotta ai propri cittadini, che acquisterebbero in questo modo "energia verde" prodotta nel loro territorio.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Scuole, Università, Associazioni Ambientaliste e dei Consumatori, Comune di Porto Torres, giovani imprenditori, altri sponsor privati da individuare, istituzioni culturali area intercomunale

S2.O2. Creare dei riferimenti attivi per la riconfigurazione del lungomare industriale

Attivare la crescita di un circuito di opportunità legate all'industria del tempo libero per fornire occasioni di esperienze di qualità, favorire la crescita di nuovi settori economici legati alla produzione di beni immateriali da dislocare sul frontemare.

S2.O2.A1. Favorire l'istituzione e il susseguente sviluppo di reti e collegamenti tra i soggetti attori o interessati potenzialmente ad investimenti compatibili

Si propone di incentivare il dialogo tra le amministrazioni e gli imprenditori che gestiscono reti infrastrutturali e produzioni agricole e industriali interagenti con le politiche di sviluppo locali. Si intende mettere in relazione fisica e virtuale funzioni che fanno riferimento all'intrattenimento e al tempo libero da dislocare sul lungomare.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Esperti del settore, Enti e Amministrazioni Locali, Imprenditori locali

S2.O2.A2. Promuovere configurazioni di sviluppo sostenibile materiale ed immateriale delle funzioni specifiche (wind-factory, centri di ricerca, servizi per il tempo libero) per delineare nuove formazioni a bordo acqua

Si tratta di comporre, progettare e promuovere un'immagine del fronte mare in alternativa al modello funzionale prodotto dal precedente insediamento industriale petrolchimico.

L'immagine potrà puntare sulla combinazione di elementi derivanti da modelli deboli di nuova urbanizzazione a destinazione mista, periodicamente riformulabile.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Esperti del settore, sponsor privati, cooperative turistiche, operatori dell'offerta e attori locali

S2.O3. Ridistribuire il tessuto industriale tramite rarefazione e flessibilità

Nel contesto dell'economia post-industriale logiche produttive alternative, legate a tecnologie deboli e diffuse stanno elaborando nuovi modelli di riferimento, tendendo alla realizzazione di spazi connettivi, dove si mescolino centri di ricerca, servizi per il tempo libero, in un sistema diffuso e fluttuante.

S2.O3.A1. Incoraggiare gli investimenti per costruire luoghi differenziati e attività dislocate

Lo scopo dell'azione proposta è di favorire gli investimenti per costruire luoghi di produzione, scambio, cultura, attivando la dislocazione di nuovi ambiti costruiti o aperti organizzati e accessibili destinati ad ospitare eventi, esibizioni e spettacoli.

Si intende attuare una rarefazione del tessuto industriale dismesso, per avviare un processo di riconversione con tipologie simili ai campus universitari. Si considerano particolarmente rilevanti gli interventi che utilizzano strutture reversibili e riformulabili. La rarefazione del tessuto interstiziale è attualmente applicata alle metodologie di riconversione delle aree industriali dismesse e delle ex zone terziarie, in strutture per leisure, spazi di esposizione, abitazioni, strutture ricettive, parcheggi.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Amministrazione Comunale di Porto Torres, sponsor privati, giovani imprenditori, proprietari delle aree, istituzioni culturali area intercomunale, cooperative turistiche, le banche, operatori dell'offerta e attori locali.

S2.O3.A2. Connettere la compatibilità del settore di conversione delle ex-aree petrolchimiche a quello dell'information-technology.

Tra i presupposti dell'azione di conversione delle ex-aree petrolchimiche si considera di particolare rilevanza la promozione di progetti integrati e multidisciplinari anche nel campo della formazione, specificamente rivolti con premesse di innovazione all'amministrazione. L'azione può avviare sperimentazioni significative da un punto di vista tipologico e normativo per proporre organizzazioni costruite variabili stagionalmente nei tempi, adattabili all'oscillazione di domanda e di offerta del mercato e agli stili di

vita. In questo modo si configurerebbe un layout di conversione fluttuante e rivolto alla *new economy*.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Amministrazione Comunale di Porto Torres, esperti del settore, altri sponsor privati, cooperative turistiche,

S2.O4. Specializzare e ottimizzare i sistemi di raccolta dati.

L'extralocalità delle iniziative, sia in termini di promozione che di organizzazione delle informazioni, risulta di fondamentale rilevanza all'interno di un progetto di integrazione sinergica delle logiche per l'ambito extracomunale.

S2.O4.A1. Promuovere la creazione di un Laboratorio Intercomunale Ambientale

L'azione intende incoraggiare il costituirsi di uno dei progetti presentati nell'ambito della progettazione integrata: un Laboratorio Intercomunale Ambientale per la raccolta e la valutazione delle informazioni di carattere ambientale relative all'ambito intercomunale.

Si intende far confluire in questa nuova struttura afferente al Comune di Porto Torres, tutte le informazioni di carattere ambientale relative all'ambito intercomunale. Queste dovranno essere catalogate e quindi rese disponibili, sia per il cittadino che per gli "addetti ai lavori". Il progetto fa parte di una logica più vasta di collaborazione sinergica intercomunale.

Soggetti da coinvolgere

Amministrazione Comunale di Porto Torres, Istituzioni culturali e centri di ricerca area intercomunale, Regione, esperti del settore.

S2.O4.A2. Avviare l'organizzazione di un Sistema Informativo dei dati ambientali

Il costituirsi di un Laboratorio Intercomunale Ambientale deve essere necessariamente accompagnato da un Sistema Informativo dei dati ambientali, operazione di fondamentale importanza per il successo dell'iniziativa riguardante il Laboratorio. L'azione ha lo scopo di avviare una banca dati informatizzata, costantemente aggiornata e consultabile, in grado di produrre elaborazioni ed output per utenti differenti, sia generici che specialistici. All'interno di questi presupposti assumono particolare rilevanza gli aspetti relativi allo scambio e all'utilizzo di dati standardizzati. In modo tale che tutti i partner coinvolti dal progetto lavorino con gli stessi sistemi informatizzati, a diverse scale spaziali e temporali, di validazione e caricamento dei dati.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Amministrazione Comunale di Porto Torres , Istituzioni culturali e centri di ricerca area intercomunale, Regione, esperti del settore.

Strategia 3: Valorizzare le realtà ambientali e paesaggistiche in chiave turistica

La necessità di trattenere una parte dei flussi turistici che già gravitano in tutto il territorio, di cui Porto Torres rappresenta una porta privilegiata, richiede la definizione di una strategia che si dispieghi su più ambiti tematici

Obiettivi:

S3.O1. Valorizzare le risorse naturali e ambientali.

L'Asinara deve costituire il punto di partenza per il lancio di Porto Torres nel mercato turistico nazionale e internazionale, e la vetrina turistica delle altre risorse presenti nel territorio.

S3.O1.A1. Attivare la rete ecologica ISOLA PIANA (progetto integrato)

Il SIC “Isola Piana”, grazie alla vicinanza del Parco nazionale dell'Asinara e dei SIC “Coste e isolette del nord Sardegna”, “Isola dell'Asinara”, “Stagno di Pilo e Casaraccio”, può essere inquadrato in un contesto di rete ecologica ben articolato avente strette interconnessioni.

La programmazione della rete ecologica richiede la predisposizione degli strumenti di gestione, sulla cui base potranno essere realizzati gli interventi di tutela, valorizzazione e salvaguardia ambientale.

Il Comune di Porto Torres ha predisposto, sulla base del finanziamento POR Sardegna – Misura 1.5 – Azione 1.5.a, la redazione del Piano di Gestione e dello Studio Generale, sua componente propedeutica, dell'area SIC “Isola Piana”. Gli elaborati, saranno trasmessi per la loro approvazione, entro il 30 giugno, alla Regione Sardegna insieme al progetto definitivo degli interventi di tutela, valorizzazione e salvaguardia ambientale nell'ambito della programmazione POR Sardegna – Misura 1.5 – Azione 1.5.b – Interventi di tutela, valorizzazione e salvaguardia ambientale.

L'Amministrazione comunale, in qualità di soggetto gestore, assicurerà con il coordinamento della Regione Sardegna l'attuazione del citato Piano, definendo, preferibilmente in accordo con altri Enti Locali competenti (Provincia di Sassari, Comune di Stintino, Ente gestore del Parco Nazionale dell'Asinara, Corpo Forestale) le modalità di esecuzione delle azioni e attiverà una sorveglianza

dell'area adeguata alle necessità di tutela.

Il SIC Isola Piana è interamente di proprietà privata; l'Amministrazione Comunale di Porto Torres intende rilevarne la proprietà mediante esproprio, verificata preliminarmente la disponibilità dei privati per poi procedere alla sua perimetrazione. Allo stato attuale però non è presente un'adeguata sensibilizzazione riguardo all'esistenza del sito comunitario e delle valenze ambientali comprese nel suo territorio.

Gli interventi da realizzare per una corretta gestione naturalistica del SIC "Isola Piana" sono di tutela e valorizzazione delle specie animali, vegetali e dei loro habitat, attuabili attraverso attività di monitoraggio e programmi di conoscenza ed educazione ambientale che indirettamente mirano al coinvolgimento delle popolazioni locali nella tutela del sito.

L'obiettivo generale dell'intervento è quello di migliorare l'informazione, la sensibilizzazione e l'orientamento della fruizione del SIC, al fine di incrementare un turismo sostenibile e limitare i comportamenti e le attività economiche dannose.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Provincia di Sassari, Amministrazione Comunale di Porto Torres, Comune di Stintino, Ente gestore del Parco Nazionale dell'Asinara, Corpo Forestale.

S3.O1.A2. Attivare un'economia sostenibile delle aree naturalistiche di pregio. (progetto integrato)

Il turismo nelle aree naturali può essere trasformato in ecoturismo di punta, una forma di turismo che tuteli la natura e l'autenticità delle culture locali, che inquinino meno e che crei meno impatti ambientali; con questa prospettiva, le azioni previste all'interno del Parco dell'Asinara e del SIC "Isola Piana" nell'ambito della progettazione integrata, riguardano interventi per la tutela della diversità biologica degli habitat e delle specie, interventi di conservazione, manutenzione, recupero e restauro del paesaggio, realizzazione di orti botanici e vivai per la coltivazione di specie endemiche locali con fini di conservazione, ricerca ed utilizzo in interventi di recupero di ecosistemi degradati; sistemazione dei percorsi opportunamente attrezzati con recinzioni a basso impatto paesaggistico, affinché, pur consentendo la fruizione del sito, non comportino un peggioramento dello status degli habitat e delle specie. Si dovranno prevedere infine interventi formativi rivolti ad enti locali, interventi di stimolo alla creazione di azioni coordinate e relazioni di collaborazione tra gli enti della Rete Ecologica, azioni di informazione, educazione e sensibilizzazione ambientale.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Amministrazione Comunale di Porto Torres, Ente gestore del Parco Nazionale dell'Asinara, Corpo Forestale, tour operator, attori locali.

S3.O1.A3. Creare un sistema informativo interattivo di supporto per l'esplorazione del Parco dell'Asinara.

Le linee di sviluppo del progetto territoriale di ricostruzione tridimensionale della provincia di Sassari, Parco dell'Asinara, progetto Regionale sul tema Rete Ecologica Regionale, inserito nell'ambito di ricostruzione su piattaforma interattiva della Sardegna, hanno come obiettivo specifico la promozione della cultura e dell'educazione ambientale.

L'idea di sviluppare una serie di servizi, campagne di comunicazione, percorsi tematici attraverso la ricostruzione tridimensionale dell'area del parco, mira a promuovere la conoscenza del territorio sotto diversi punti di vista.

La valorizzazione delle risorse ambientali e la creazione di un sistema turistico mirato alla sostenibilità si possono sviluppare attraverso:

- la collaborazione tra istituzioni, operatori economici e attori locali;
- le iniziative ambientali per la sensibilizzazione sul tema della sostenibilità dell'ambiente;
- l'individuazione di segmenti specifici di turismo culturale e ambientale;
- l'approccio alla sostenibilità dello sviluppo turistico, la cultura della tutela e valorizzazione delle risorse ambientali turistiche;
- la creazione di un repertorio integrato sulle competenze per innalzare la professionalità degli operatori e la qualità dei servizi offerti;
- una politica di governance ambientale in linea con la promozione di azioni di riforestazione, afforestazione, rivegetazione.

Si prevede quindi la creazione di uno strumento dalle potenzialità spiccate, e che sia accessibile a tutti, a servizio di ogni specifica richiesta di turismo culturale e ambientale.

I risultati previsti sono l'attribuzione agli operatori del settore di una visibilità costante; la creazione di una rete integrata di servizi

d'informazione e promozione del territorio fruibili costantemente tramite il portale web 3D; la valorizzazione delle caratteristiche naturali e ambientali del Territorio; l'incremento dei servizi, applicazioni e prodotti nel campo delle ICT.

La strategia seguita includerà il coinvolgimento progressivo della Pubblica Amministrazione, dei diversi segmenti di mercato, operatori dell'offerta e popolazioni locali; l'avvio di una comunicazione e di eventi che coinvolgerà tutti i target di riferimento; la realizzazione del portale web con ricostruzione della Sardegna in 3D, che rappresenterà il macroprogetto nel quale si inseriranno differenti ambiti di intervento al fine di realizzare sinergie e collegamenti a sostegno dello sviluppo provinciale.

L'obiettivo perseguito sarà pertanto quello di realizzare una forma di coinvolgimento degli utenti a tutti i livelli per la creazione di strumenti di gestione, informazione, formazione reciproca e individuazione di modelli di fruizione ambientale di gestione del territorio.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Provincia di Sassari, Amministrazione Comunale di Porto Torres, Ente gestore del Parco dell'Asinara, Ente Foreste, associazioni ambientaliste, operatori dell'offerta e attori locali.

S3.O1.A4. Realizzare approdi stagionali nel Parco dell'Asinara con pontili galleggianti

In linea con l'attivazione economica delle aree naturalistiche di pregio dell'Asinara, e con l'idea di sviluppo e crescita del settore dell'ittiturismo, si può ipotizzare il potenziamento del numero dei posti barca, negli approdi dell'isola.

Per una migliore salvaguardia dei beni ambientali in sostituzione dei pontili fissi tradizionali, non in linea con le attuali condizioni legislative di protezione e compatibilità ambientali, la dislocazione di elementi galleggianti leggeri stagionali e amovibili, relazionati con le strutture di approdo esistenti può rappresentare una soluzione possibile di impatto ambientale e paesaggistico contenuto, con un'opportuna regia di collocazione e rimozione adeguate ai requisiti di programmazione ittituristica.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Amministrazione Comunale di Porto Torres, Ente gestore del Parco Nazionale dell'Asinara, Consorzio Pescatori Golfo dell'Asinara.

S3.O1.A5. Incrementare le strutture ricettive interattive con l'ambiente

Il borgo abitabile di Cala d'Oliva rappresenta il luogo ideale per la realizzazione di strutture ricettive eco-compatibili e interattive con l'ambiente protetto del Parco dell'Asinara, grazie ad una riconversione delle volumetrie esistenti. In quest'ottica si muove anche l'Intesa Istituzionale con la Regione Sardegna, la Provincia di Sassari e i Comuni di Sassari, Alghero e Porto Torres, che indica tra i suoi obiettivi la valorizzazione dell'Asinara e l'avvio del bando per la concessione del borgo di Cala d'Oliva e Cala Trabuccato.

All'interno del progetto di riqualificazione della fascia costiera che si estende verso est sino al confine con Sorso, si potrebbe ipotizzare la realizzazione di un'espansione residenziale per vacanze annucleata, di cui potrebbe far parte un albergo (resort) eco-sostenibile, in grado di incrementare la ridottissima capacità ricettiva attuale di Porto Torres.

L'intervento calato all'interno del tratto di costa più bello della città dal punto di vista paesaggistico, dovrà dialogare in modo armonico con l'ambiente, sia dal punto di vista costruttivo, attraverso una progettazione eco-compatibile che rappresenti i valori isolani dell'architettura spontanea e tradizionale, sia nelle scelte di gestione.

Il complesso potrebbe inserirsi in un ambiente naturale, offrendo ai turisti vaste aree di verde e panoramiche visuali delle coste che si affacciano sul golfo dell'Asinara,

La qualità dell'albergo garantita dalla categoria medio-alta, dalle scelte di gestione eco-sostenibili e la sua localizzazione in vista del mare davanti alla spiaggia aperta, in un contesto alberato, di verde che già attualmente costituisce una delle mete preferite degli abitanti della città per passeggiate, ne farebbero sicuramente una destinazione di turismo ambientale, balneare-estivo, ma anche d'affari durante tutta la durata dell'anno.

D'altra parte il territorio di Porto Torres è caratterizzato anche da aree rurali: nell'ambito dello sviluppo e trasformazione di dette zone, si può inserire il progetto di un sistema turistico che valorizzando e promuovendo le valenze territoriali, storiche e culturali delle aree rurali interne, sia in grado di fornire strutture ricettive e nuove forme di turismo sostenibile ad identità rurale, quali l'offerta agrituristica, rivolta a quei visitatori che per motivi ambientalistici e/o economici trovano nelle strutture agrituristiche un'accoglienza adeguata alle loro aspettative e possibilità economiche.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Regione Sardegna, Provincia di Sassari, Amministrazione Comunale di Porto Torres, giovani imprenditori, cooperative turistiche,

operatori agricoli, associazioni ambientaliste, operatori dell'offerta e attori locali.

S3.O1.A6. Conversione delle strutture carcerarie in centro benessere con versanti autocognitivi e di meditazione

L'isola dell'Asinara col suo patrimonio incontaminato rappresenta la meta ideale per un turismo volto al godimento delle bellezze naturali, e alla cura del proprio io immerso in un'area protetta e naturale.

La riconversione del complesso carcerario in un centro benessere naturale a stretto contatto col Parco, fornirebbe le volumetrie e gli spazi aperti necessari ad ospitare le terapie curative e rigeneranti per il corpo, quali ad esempio la talassoterapia o la fitoterapia, e le attività di meditazione ad alto valore autocognitivo come lo yoga.

L'azione si basa sull'idea di realizzare un grande centro benessere, aperto tutto l'anno e rivolto a chi desidera concedersi una pausa di relax o immergersi in una settimana di trattamenti rigeneranti, che offra terapie curative, massaggi per il corpo, trattamenti fisioterapici, e al contempo percorsi rilassanti ispirati alle più antiche e rispettabili tradizioni che utilizzano il calore e l'acqua per il benessere e la prevenzione (hammam, terme romane e sauna).

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Regione Sardegna, Provincia di Sassari, Amministrazione Comunale di Porto Torres, Ministero per i Beni Culturali, Ente Parco, esperti di settore.

S3.O2. Valorizzare le risorse culturali e storiche

Le risorse archeologiche e storiche presenti nel territorio costituiscono un potenziale di sviluppo turistico che può essere inserito in una rete culturale infracomunale.

S3.O2.A1. Risanare e rivalorizzare le strutture archeologiche

La valorizzazione delle risorse storiche e culturali potrà essere attuata in maniera attiva solo successivamente agli interventi di consolidamento, restauro e sistemazione delle opere storiche, necessari per garantire al turista una fruizione più piacevole e sicura dei beni.

Nei Progetti di Qualità 2005-2006 sono inseriti i seguenti interventi:

- consolidamento e restauro delle fondazioni, platee e pile del Ponte Romano, nonché il restauro conservativo del paramento murario;
- costruzione di una piazza sopraelevata nell'Atrio Metropoli con la creazione di un ambiente ipogeo per mezzo del quale è possibile la visita all'area archeologica sottostante;
- l'interramento dei reperti archeologici e la sistemazione a prato nell'Atrio Comita;
- restauro conservativo del Palazzo Re Barbaro;
- demolizione di alcuni edifici per liberare il peristilio Pallottino;
- costruzione di un ponte pedonale per arrivare al Ponte Romano;
- restauro conservativo per le Terme Maetzke, Pallottino e Peristilio;
- infine l'area del Nuraghe Neddu andrebbe sottoposta a un intervento di manutenzione straordinaria volto alla sua migliore conservazione e alla creazione delle condizioni di accesso e sosta per renderla adeguatamente visitabile.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Amministrazione Comunale di Porto Torres, Soprintendenza Archeologica di Sassari, Ministero per i Beni Culturali, esperti di settore.

S3.O2.A2. Ampliare l'area archeologica di Porto Torres

La valenza di un'offerta storico-culturale di qualità costituisce uno dei maggiori aspetti per conferire qualità al contesto globale.

Il Parco Archeologico di Porto Torres costituisce una delle attrattive culturali e turistiche più importanti della città, ancora lontana dall'essere totalmente sviluppata e valorizzata. E' stata effettuata solo una parte degli scavi archeologici, che hanno portato alla luce alcuni tra i tesori culturali più notevoli di Porto Torres. Nel Parco insistono altri importanti reperti, come l'area del Nuraghe Neddu e i reperti di archeologia industriale dell'ex Ferromin, che potrebbero a giusto titolo rientrare in un disegno complessivo di ampliamento e diversificazione del Parco Archeologico stesso. L'estensione dell'area archeologica costituirebbe, oltre che un doveroso contributo all'avanzamento della costruzione dell'identità storica di questa città, anche un importante elemento di attrazione turistica.

Il complesso dell'ex Ferromin, per collocazione e caratteristiche architettoniche, si presterebbe molto bene ad essere rivitalizzato come centro culturale e museale, per l'allestimento di mostre temporanee e stabili, l'esecuzione di opere teatrali e concerti, la tenuta di congressi, venendo così a costituire un'attrezzatura di servizio di livello superiore, unica nella zona e su tutta la costa.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Amministrazione Comunale di Porto Torres, Soprintendenza Archeologica di Sassari, Ministero per i Beni Culturali, esperti di settore.

S3.O2.A3. Creare un percorso attrezzato che colleghi i diversi siti d'interesse della città

L'intervento si sviluppa nel campo culturale in termini di educazione alla storia della città e promozione del patrimonio archeologico della Sardegna che si fornisce al visitatore, in un circuito turistico, storico e culturale possibile grazie alla stretta correlazione spaziale e temporale di alcuni siti d'interesse.

Data la vicinanza fisica di alcune aree è possibile rendere immediato il loro collegamento per mezzo di un percorso pedonale.

Sotto il tessuto urbano dell'attuale città si estendono i reperti delle popolazioni che hanno vissuto in quest'area, non ultimo l'impianto storico di Turrus Lybissonis (unica colonia romana della Sardegna della quale restino evidenze archeologiche) e le fasi della sua evoluzione.

Si possono distinguere diverse aree d'interesse storico-archeologico:

- a ovest del centro abitato in adiacenza alla zona industriale, sono dislocati il Museo Nazionale Antiquarium Turritano e il Parco Archeologico che ospita l'insediamento più antico con il complesso termale noto come Palazzo di Re Barbaro; e nelle immediate vicinanze il Ponte Romano sul fiume Rio Mannu. Alle spalle del ponte si possono individuare strutture appartenute alla Società Siderurgica Mineraria Ferromin, oggi reperti di archeologia industriale, come le due torri, silos in trachite per la raccolta del materiale ferroso;
- poco distante nell'area del porto commerciale sorge la Torre Aragonesa simbolo di uno dei più importanti porti della Sardegna, nonché della città;
- nel centro storico si possono visitare la Basilica di San Gavino di epoca romanica e il suo complesso monumentale;

- lungo la fascia del waterfront urbano situata ad est della città sorgono le due chiese di Balai Vicino e Balai Lontano, collegate da una passeggiata verde e da un percorso ciclabile.
- a pochi km dalla città si possono visitare due importanti complessi: il singolare altare prenuragico di Monte d'Accoddi, un santuario sopraelevato costituito da una monumentale rampa cerimoniale, e La Necropoli preistorica (neolitico recente) di "Su Crucifissu Mannu" ricca di sepolture ipogee del tipo a domus de janus, posizionata in un'area di circa due ettari, a 5 km da Porto Torres.

L'intento dell'intero intervento è di promuovere una ricchezza propria della storia della città, perseguendo l'obiettivo mirato all'ottenimento di uno sviluppo economico ed occupazionale.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Comune di Porto Torres, Soprintendenza Archeologica di Sassari, Ministero per i Beni Culturali, associazioni culturali, attori locali, commercianti locali.

S3.O2.A4. Creare una collaborazione tra le aree di rilevanza storica e culturale del territorio comunale e provinciale.

La messa in rete delle valenze storico-culturali dei comuni del Nord Ovest della Sardegna può costituire un valore aggiunto per l'attrattiva del territorio stesso.

Porto Torres potrebbe integrare i percorsi e i programmi culturali presenti nella sua area comunale con quelli degli altri comuni, attraverso la creazione di relazioni stabili tra i principali soggetti che si occupano di promozione e valorizzazione culturale.

Questo permetterebbe una migliore completezza nell'offerta culturale attraverso l'integrazione dei programmi museali e la costruzione di percorsi, anche di carattere immateriale, che collegando le diverse emergenze storico culturali, offrirebbero al visitatore una migliore visione d'insieme e una più completa conoscenza del territorio.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Comuni del Nord-Ovest, Provincia di Sassari, Ministero per i beni culturali, associazioni culturali, attori locali.

S3.O2.A5. Valorizzare le aree rurali (progetto integrato)

Il progetto di valorizzazione delle aree rurali si inserisce nel quadro di valorizzazione delle risorse storiche e culturali del territorio e si propone una serie di obiettivi, riassunti di seguito:

- Trasformare le aree rurali dell'area in oggetto in Sistema Rurale, attraverso la valorizzazione delle risorse culturali, produttive ed identitarie del nord ovest della Sardegna.
- Costruire un "sistema turistico" che valorizzi e promuova le valenze territoriali, storiche e culturali delle aree rurali interne.
- Il riequilibrio e l'integrazione tra la costa e le zone interne, ed il prolungamento della stagione turistica.
- Fornire alcuni strumenti agli agricoltori che possano agevolarli e supportarli nella diversificazione delle attività dell'azienda agricola, favorendo l'integrazione con attività connesse ad esempio alla produzione di nuove forme di turismo sostenibile ad identità rurale;
- Favorire lo sviluppo delle potenzialità turistiche delle aree rurali della fascia costiera e della zona interna del territorio in esame, contribuendo a migliorare la competitività economica delle aziende rurali.

L'azione prevede lo studio delle evoluzioni temporali del paesaggio, finalizzato alla conoscenza dell'assetto del territorio, delle aree agricole costiere ed interne, e la conseguente tutela e valorizzazione del patrimonio edilizio tradizionale rurale; tali tematiche saranno affrontate dal punto di vista delle indagini tipologiche dei manufatti dell'edilizia rurale, soprattutto di tipo storico, e saranno corredate da studi sulle ipotesi di recupero.

Si prevede inoltre la realizzazione di una catalogazione e archiviazione (database) delle architetture tradizionali delle aree rurali, per fornire una visione d'insieme del territorio.

Si renderanno consapevoli e partecipi i potenziali beneficiari alle attività da svolgere. Ciò servirà a finalizzare meglio le attività previste, ed a indirizzare gli agricoltori verso scelte che facilitino la diversificazione e l'incremento della competitività dell'attività agricola, gli operatori turistici verso la creazione di un'offerta turistica unica ed integrata nell'ambito di un unico sistema che includa la costa e le aree dell'interno, il tutto all'insegna dello sviluppo sostenibile.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Amministrazione Comunale di Porto Torres, operatori agricoli, operatori turistici.

S3.O2.A6. Potenziare i Servizi per il Turismo

Il quadro di riferimento nel quale s'intende attivare il partenariato sul progetto "Potenziamento dei Servizi per il Turismo" è quello delineato nell'allegato 14.3 "Turismo Sostenibile e valorizzazione del Patrimonio Ambientale e Culturale" del Rapporto D'Area della Provincia di Sassari. L'obiettivo operativo del progetto è lo sviluppo della qualità dell'accoglienza della città, con interventi nell'ambito dell'informazione, della comunicazione, dell'ospitalità, del decoro dei luoghi, della mobilità e accessibilità, attraverso azioni progettuali di sistemazione dell'arredo urbano e dei servizi, del verde pubblico; l'organizzazione campagne di sensibilizzazione all'accoglienza per la popolazione; la qualificazione del personale turistico; la promozione di visite guidate sia per l'isola dell'Asinara che per il parco archeologico; il miglioramento della fruibilità dei luoghi culturali; l'organizzazione di manifestazioni enogastronomiche per stimolare la rete commerciale della ristorazione locale; la partecipazione a Fiere, Borse in Italia e all'Estero, in collaborazione con i soggetti protagonisti della commercializzazione (Consorti, Tour operator, Agenzie di incoming); la programmazione di eventi di particolare richiamo in grado di trasmettere una nuova immagine del territorio.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Amministrazione Comunale di Porto Torres, associazioni culturali, operatori turistici, commercianti e ristoratori locali.

Strategia 4: Rivitalizzare le dinamiche urbane e territoriali

Influenzare positivamente le capacità di sviluppo della città in termini sociali, culturali e ambientali, adeguando le dotazioni in termini di servizi e di spazi

Obiettivi:

S4.O1. Rinnovare gli ambiti di socialità urbana

Le esigenze di spazi per la socialità e aggregazione costituiscono una parte importante della vivibilità complessiva della città per ogni fascia di età.

S4.O1.A1. Riqualificare il waterfront urbano, con inserimento di aree attrezzate per attività ricreative e culturali.

Il progressivo scollamento tra le funzioni portuali e quelle urbane ha determinato una frattura tra il tessuto urbano e il porto storico. La ridefinizione della linea di waterfront, per mezzo di interventi coordinati miranti a dare organicità e continuità a un litorale allo stato attuale fortemente sconnesso dal centro abitato e che si evolve secondo interventi episodici, diventa uno degli obiettivi primari per la riqualificazione urbana di Porto Torres. L'azione può essere pensata individuando due aree d'intervento, l'una più prossima al porto commerciale, l'altra lungo il tratto costiero che si estende ad est della città. Il primo intervento mira alla sistemazione della zona di affaccio al porto, ampliandola e riqualificandola, nonché a potenziare l'offerta di spazi pubblici per la sosta e di servizi, di ristorazione, ricreativi, per il tempo libero, e di commercio al dettaglio, sia di beni di consumo, sia di prodotti alimentari e dell'artigianato, attività questa favorita soprattutto dai turisti in transito. Il secondo intervento si propone di abbellire e dare sistemazione definitiva al tratto costiero a est della città, in direzione Platamona. Una volta attuati gli interventi di salvaguardia dell'erosione costiera già previsti, si ritiene opportuna, in continuità con il tratto già eseguito in prossimità del centro abitato, una sistemazione con verde, terrazzamenti, sentieri e piste ciclabili, accessi alle spiagge. Il tutto nell'ottica di rendere la città attrezzata dal punto di vista urbanistico e ambientale per accogliere adeguatamente attività direttamente connesse al turismo.

La creazione di un lungo percorso attrezzato che congiunga il lungomare Balai fino a raggiungere il nuovo porto turistico e l'adiacente centro servizi nella radice della banchina di Levante, può costituire un primo passo per consentire ai cittadini di

riappropriarsi delle aree del porto e di fruire delle valenze storico-archeologiche del waterfront, che a partire dalla Torre Aragonese creano un percorso culturale che si articola fino al Ponte Romano.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, investitori privati, Agenzie di promozione turistica, cooperative turistiche, sponsor privati da individuare, associazioni di commercianti e ristoratori, associazioni culturali, Ministero dei Beni Culturali, Soprintendenza Archeologica di Sassari.

S4.O1.A2. Recuperare “La Piccola” per realizzare il Museo del Porto (Progetti di qualità 2005-2006)

“La Piccola” è un edificio localizzato in continuità al porto urbano di Porto Torres. Oggi dismesso dall'Azienda delle Ferrovie dello Stato, un tempo era dedicato all'attività della piccola velocità, appartiene alla tipologia industriale dei primi anni del 1900.

Il progetto prevede il recupero dell'edificio e l'integrazione esterna con una serie di spazi che ne favoriscono la riorganizzazione funzionale come Museo del Porto. L'intervento è strettamente legato all'innovazione ambientale. La riqualificazione della struttura oggetto di intervento, operata secondo il rispetto della tipologia edificatoria originaria, apporta un miglioramento all'ambiente urbano, quale conseguenza della riqualificazione della struttura oggetto di intervento.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Comune di Porto Torres, Agenzie di promozione turistica.

S4.O2. Riqualificare l'ambiente e la realtà urbana

Un miglioramento sostanziale delle condizioni dell'ambiente naturale e dello spazio antropizzato è una priorità per la salute tanto dell'ecosistema che dell'uomo.

S4.O2.A1. Risanare la foce del Rio Mannu e creare un parco sulle rive del fiume

In seguito alla riqualificazione ambientale dell'alveo del Rio Mannu nel centro di Porto Torres, si potrebbe pensare ad una sua

conversione in “parco del fiume” inserito nel contesto della città, attuabile attraverso le seguenti attività:

- di sistemazione delle aree spondali del Rio Mannu e dell'immediato intorno, lasciando alle coltivazioni agricole le restanti parti;
- realizzazione di tratti di connessione e sistemazione di sentieri esistenti;
- creazione di aree attrezzate per la sosta e per attività come ad esempio minigolf, maneggio per turismo equestre, postazioni per affitto di biciclette;

Tali strutture, inserite in un contesto di valorizzazione botanico-naturalistica, potrebbero costituire un valido recupero di qualità ambientale e di spazi attrezzati, fruibili sia dalla popolazione locale, principale destinataria e utente dei servizi del parco, che dai turisti. La costituzione del “parco fiume” insieme al potenziamento della fruibilità dell'area archeologica contribuirebbero nell'insieme a promuovere ed arricchire in misura notevole l'immagine del territorio di Porto Torres. L'apertura di piccole attività commerciali e di servizi indotte dalla presenza delle strutture ludiche e sportive del parco, potrebbero comportare la nascita di nuovi posti di lavoro. La riqualificazione ambientale dell'alveo del Rio Mannu, venendo a costituire un vero e proprio polmone verde nel centro della città eserciterebbe un effetto benefico molto rilevante sulla qualità dell'ambiente dell'intera città e delle zone circostanti.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Amministrazione Comunale di Porto Torres, investitori privati, soggetti privati interessati alla gestione delle attività interne al Parco, associazioni ambientaliste, attori locali.

S4.O2.A2. Connettere le aree verdi così da creare una rete urbana di aree parco, che incentivi una valorizzazione delle stesse.

Il completamento del parco costiero, posto a est del centro urbano, e il risanamento dell'area lungo le rive del Rio Mannu, posto ad ovest, creerebbe una condizione di nuova fruibilità ambientale per la città. La presenza di questi due grandi polmoni verdi produrrebbe gli effetti di riqualificazione ambientale fortemente richiesti dai cittadini durante la fase di ascolto del processo di pianificazione strategica. Per potenziare ulteriormente questa valenza, è auspicabile la realizzazione di ulteriori luoghi che vadano a creare un percorso verde attraverso l'ambiente urbanizzato.

Porto Torres dovrebbe essere attraversata da una rete di spazi di verde attrezzato per la connessione tra i parchi inseriti all'interno

del tessuto urbano.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Amministrazione Comunale di Porto Torres, associazioni ambientaliste, cittadini

S4.O2.A3. Introdurre sistemi efficienti di raccolta differenziata dei rifiuti

Avviata nel mese di marzo del 2007, l'attività di raccolta differenziata, rappresenta un valido punto di partenza per il miglioramento della qualità della vita.

La gestione coordinata dei rifiuti tra i comuni dell'area vasta del Nord Ovest della Sardegna, ampliando il bacino delle utenze, potrebbe generare una riduzione della percentuale di rifiuti indifferenziati conferiti in discarica, con un conseguente abbattimento dei costi di smaltimento rifiuti.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Amministrazioni Comunali, cittadini, associazioni ambientaliste,

Strategia 5: Migliorare la partecipazione della popolazione al mercato del lavoro

Offrire nuove opportunità e nuove prospettive occupazionali (settore risorse naturali, settori specialistici nella realtà industriale locale) alla forza lavoro disponibile sul territorio con particolare riguardo alle politiche di pari opportunità.

S5.O1. Valorizzare l'attività della pesca

La valorizzazione delle tradizioni legate alla pesca risulta fondamentale per lo sviluppo dell'economia locale.

S5.O1.A1. Ampliare gli spazi e il numero degli ormeggi a disposizione dei pescherecci.

Le antiche tradizioni legate alla pesca, che hanno dato origine allo scalo turritano, devono essere tutelate e valorizzate. Per questo si prevede il riassetto del porto pescherecci nel tratto della banchina di Levante adiacente al bacino nord del molo interno, con un incremento ed una più funzionale distribuzione dei posti barca e degli spazi a terra. L'azione è strettamente connessa agli interventi di riorganizzazione del molo interno e del porto turistico (S1.O5.A1.).

Il miglioramento delle infrastrutture di servizio alla pesca risulta importante non solo in termini di occupazione diretta, ma anche in chiave turistica ai fini della promozione dei prodotti ittici locali (S1.O1.A3.).

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, Capitaneria di Porto e Guardia Costiera, Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, soggetti privati, Consorzio Pescatori Golfo dell'Asinara, Lega pesca.

S5.O1.A2. Completare il Mercato Ittico nella banchina "teleferica" e attivare un Consorzio che certifichi le attività della filiera ittica per elevare gli standard di qualità offerti.

Ai fini della valorizzazione della risorsa locale pesca sarà fondamentale il completamento del Mercato Ittico nella banchina Teleferica, progetto avviato dall'Amministrazione Comunale, anche in funzione della riqualificazione del lungomare cittadino.

La certificazione dei prodotti ittici potrà essere fornita da un Consorzio appositamente istituito, che seguendo le fasi della filiera produttiva, potrà promuovere la qualità del pescato della tradizione locale.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Regione Autonoma della Sardegna, Provincia di Sassari, Comune di Porto Torres, soggetti privati, Consorzio Pescatori Golfo dell'Asinara, Lega pesca.

S5.O1.A3. Sviluppare e promuovere l'ittiturismo (progetto integrato)

L'obiettivo del progetto proposto è quello di sensibilizzare, informare e motivare la categoria dei pescatori del Comune di Porto Torres ad operare promuovendo attività moderne ed ecosostenibili come quella dell'ittiturismo, al fine di ovviare gli ormai diffusi problemi caratterizzanti il settore, quali ad esempio lo sforzo di pesca e la pratica di attività dannose per i nostri fondali.

Secondo l'art.7 del D.L. n.154 del 26 maggio 2004, con il termine ittiturismo si contempla attività di ospitalità, ricreative, didattiche, culturali e di servizi, finalizzate alla corretta fruizione degli ecosistemi acquatici, e alla valorizzazione degli aspetti socio-culturali delle imprese ittiche e di acquacoltura.

Uno dei tanti obiettivi attesi riguarda la valorizzazione delle strutture e delle infrastrutture della pesca ed in particolare per l'ittiturismo; le attività di ricezione ed ospitalità infatti sono esercitate dai pescatori professionisti, attraverso l'utilizzo delle proprie abitazioni, adeguatamente ristrutturate o appositamente acquisite, e unitamente all'offerta di servizi di ristorazione e degustazione dei prodotti tipici delle marinerie italiane possono rappresentare una valida alternativa alla crisi del settore pesca creando dei presupposti per una crescita professionale da parte degli operatori che vada al di là dell'attività di cattura.

La diversificazione del prodotto rappresenterà la chiave del successo per attrarre il turismo costiero.

Nel progetto rientra la richiesta da parte del Comune di Porto Torres alla Regione Sardegna di assegnare delle strutture ricettive ubicate sull'Isola dell'Asinara, nel borgo marinaro di Cala d'Oliva per le attività a supporto dell'ittiturismo, secondo le norme previste dalle normative vigenti quali art. 12 Legge n. 96 del 20/02/2006 (disciplina dell'agriturismo) e precedenti norme specifiche.

Nel partenariato rientrano il costituendo Consorzio Pescatori Golfo dell'Asinara, la marineria di Stintino e il Comune di Porto Torres,

mentre Lega Pesca, fornirà alle cooperative il supporto di servizi al fine di ottimizzare la gestione delle strutture, integrandole nel contesto di fruizione delle conoscenze della cultura del mare.

Il progetto proposto sarà capace di sostenere il potenziale promozionale anche a favore di tutti gli altri prodotti derivanti da attività alternative che nel caso di tempo avverso possono comunque produrre reddito per gli operatori del settore come i prodotti ittici trasformati e conservati.

Altri obiettivi attesi sono la salvaguardia dell'ambiente marino e la sensibilizzazione da parte del turista che restando a contatto con realtà diverse dalle proprie avrebbe una tendenza a sviluppare una sensibilità incline alla salvaguardia ambientale, in più quantificando la diversificazione dell'attività con l'ittiturismo si andrebbe notevolmente ad incidere con il prelievo delle risorse, limitando di conseguenza lo sforzo di pesca.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Amministrazione Comunale di Porto Torres, Consorzio Pescatori Golfo dell'Asinara, Marineria di Stintino, Lega Pesca, tour operator.

S5.O2. Favorire la formazione di figure professionali specializzate

Il mercato del lavoro locale si apre verso figure specializzate legate alle risorse del contesto turritano.

S5.O2.A1. Istituire nuovi corsi di formazione specialistica

Si propone la creazione di percorsi formativi correlati con l'Università di Sassari, per sostenere le nuove sperimentazioni, e di specializzazione per figure professionali differenziate esperte nei nuovi settori che si svilupperanno in funzione della riconversione delle aree industriali in polo tecnologico: cantieristica navale, tutela paesaggistico-ambientale, tecnologia delle energie rinnovabili, nano tecnologie, chimica fine (farmaceutica, agro-alimentare, conservazione)

Il potenziamento della ricerca scientifica in settori diversificati e innovativi comporterà l'investimento di nuove risorse in progetti pilota integrati e multipartner.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Università degli studi di Sassari, centri di formazione specialistici, consorzio industriali, centri di ricerca.

S5.O2.A2. Attivare un consorzio fra imprenditori enti locali e università

Attivare il partenariato di progetti pilota ad alto valore aggiunto di innovazione, con il coinvolgimento di soggetti locali, istituzioni, imprenditori ed enti di ricerca per definire nuove politiche di sviluppo.

Sono pertanto da prevedere forme consorziate tra imprenditori locali e università, attraverso consorzi e attività di spin-off universitari di applicazione sperimentale così che competenze e saperi locali attribuiscono consistenza a modelli innovativi radicati nel territorio.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Imprenditori, Università, Enti locali, istituzioni

S5.O2.A3. Creare un piano di servizi reali per l'internazionalizzazione delle imprese

Si rileva l'opportunità di attivare un piano di comunicazione integrato e unitario per la promozione internazionale delle imprese, con interesse particolare nello sviluppo dell'area dell'energia e dell'ambiente.

L'apertura di nuovi mercati alle imprese eco-compatibili richiederà l'implementazione delle reti telematiche attraverso la predisposizione di infrastrutture TIC (Tecnologia della Informazione delle Comunicazioni) mediante la realizzazione e il completamento della banda larga e l'agevolazione dell'accesso alle reti. Si realizzano così sviluppo e crescita di competitività del settore attraverso processi di integrazione a livello europeo, con trasferimento tecnologico dei processi produttivi e di prodotti innovativi. Infatti la tecnologia delle Fonti Rinnovabili come l'energia eolica e da biomassa (biodiesel) presentano ampie possibilità di esportazione per i componenti, gli impianti e i servizi.

SOGGETTI DA COINVOLGERE

Imprenditori, Enti locali, esperti del settore.



3
parte

Porto Torres

La porta di maestro della Sardegna

Piano Strategico Comunale

Sono tre i progetti irrinunciabili che il Piano Strategico di Porto Torres ha fatto emergere, come convergenti di logiche pianificatorie già ben presenti e consolidate nel presente-futuro di Porto Torres (sequenza top-down) e di aspettative riconosciute e condivise come prioritarie da parte degli operatori-utenti (sequenza bottom-up).

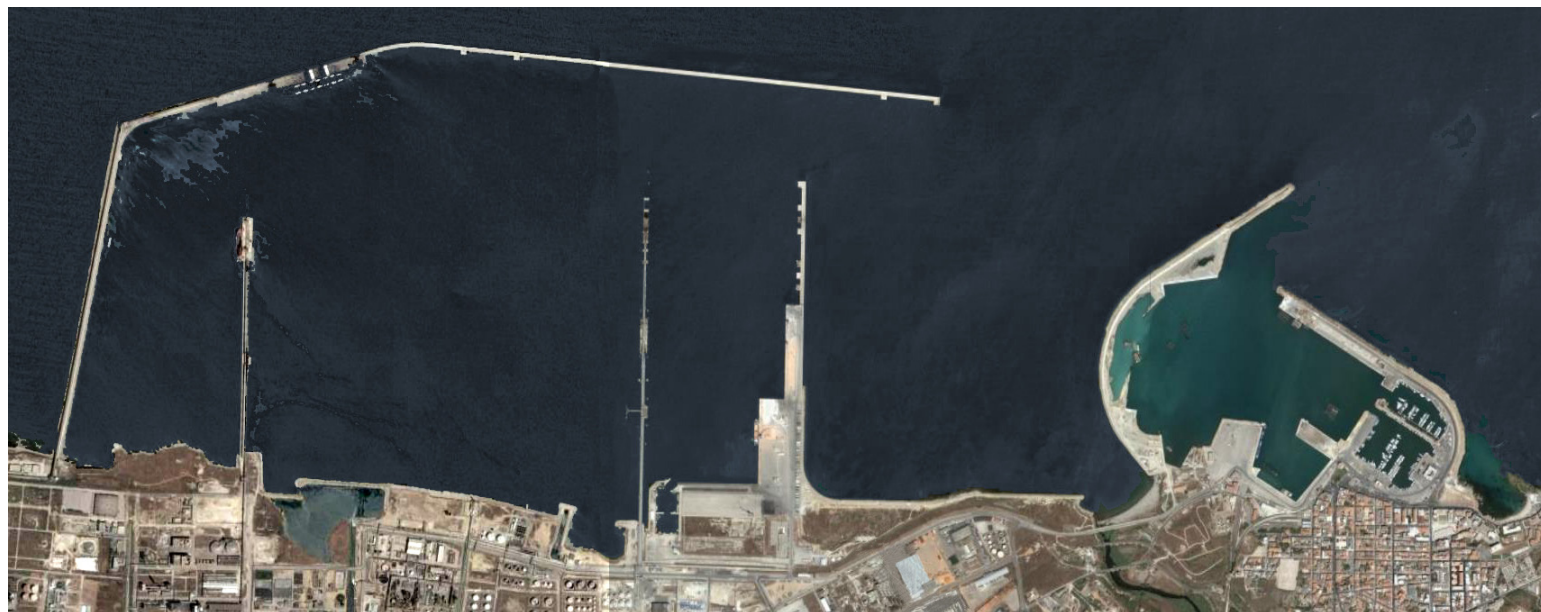
Sono dei percorsi di lavoro già presenti e maturi nell'agenda pubblica per il dibattito reiteratamente sviluppato sopra e attorno ad essi: sono dunque i materiali più maturi che il Piano Strategico consegna alla città di Porto Torres.

La loro assenza, o la sottovalutazione dei punti di forza che li accompagnano, produrrebbe condizioni di difficile attuabilità per gli scenari globali di intuizione strategica da parte dei vertici politico-tecnici, così come di richiesta mancata da parte dei cittadini portatori dei valori condivisi.

Sotto questo profilo, i tre progetti-bandiera per Porto Torres configurano un livello strategico sovraordinato, come una strategia delle strategie per l'analisi e la attuazione del piano Strategico come piano strutturale per progetti nelle linee di Pianificazione Europea.

I tre progetti sono :

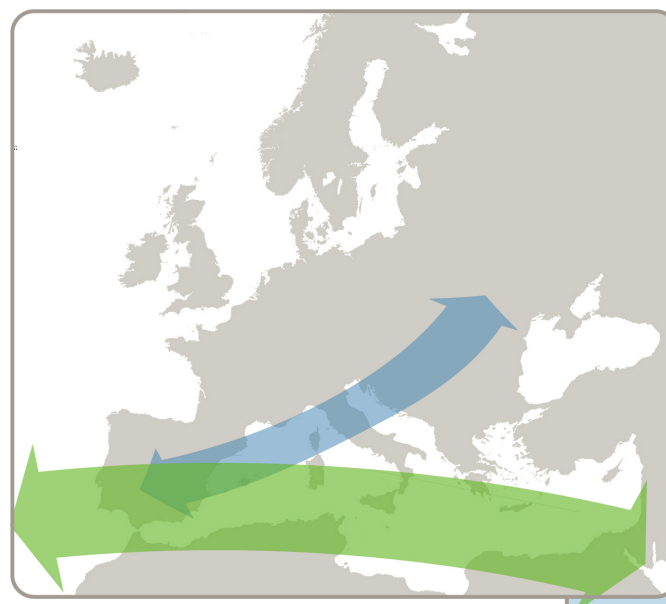
- La portualità e la sua rifunzionalizzazione (Porto Commerciale - Porto Industriale – Polo Diportistico – Piastra Logistica).
- Il parco tecnologico di Porto Torres per le energie di innovazione (Riqualificazione delle aree petrolchimiche e industriali).
- La valorizzazione delle risorse turistiche, con l'isola dell'Asinara quale punto di lancio di Porto Torres nel mercato turistico nazionale ed internazionale.

La portualità e la sua rifunzionalizzazione (Porto Commerciale - Porto Industriale – Polo Diportistico – Piastra Logistica)**Inquadramento:**



Il futuro assetto del porto di Porto Torres è fondamentale per la crescita economica del territorio comunale e intercomunale e per lo sviluppo dei traffici internazionali della Regione.

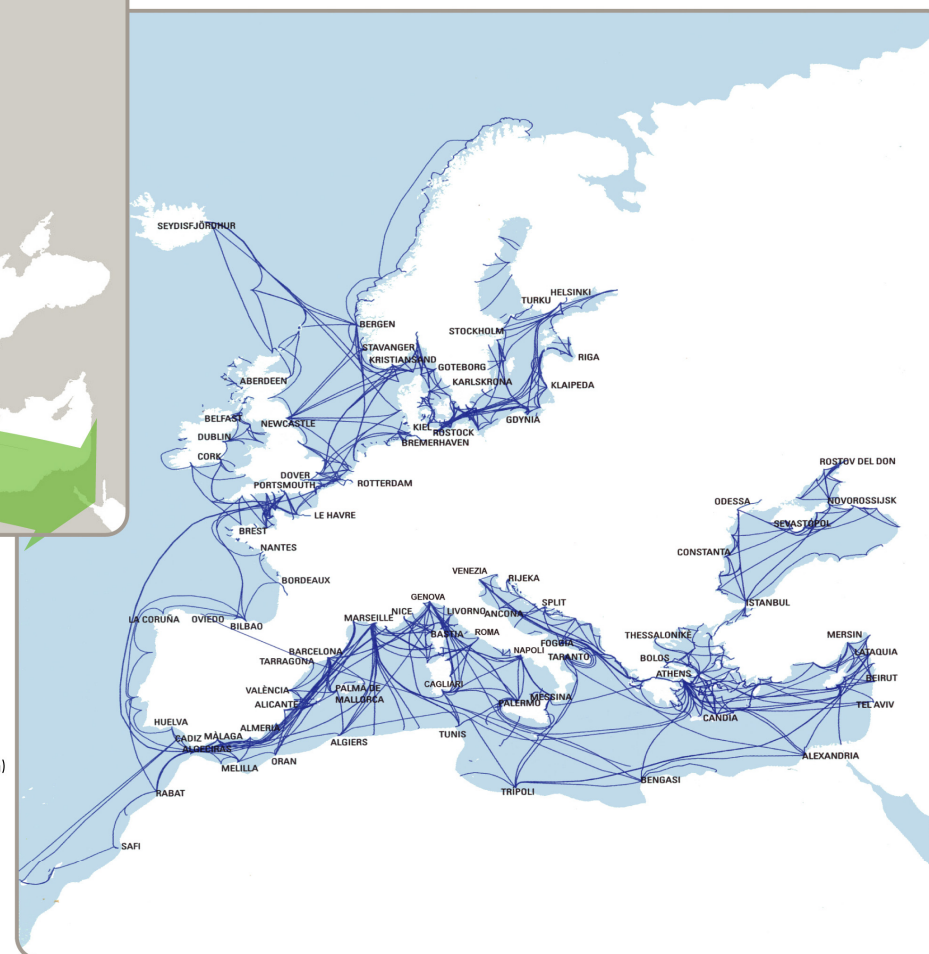
La posizione geografica del porto, fuori asse rispetto alla principale rotta dei traffici Suez-Gibilterra, prospetta invece grandi potenzialità di sviluppo nell'apertura verso i porti del Mediterraneo ovest: in particolare, risulta di primaria importanza la costituzione di un legame di partnership con il porto di Genova per la costituzione di un porto container, che favorirebbe gli scambi secondo un asse che va a collegare il quadrante occidentale del Mediterraneo con i mercati dell'est Europa.

rete MARITTIMA



principali flussi di merci all'interno del mediterraneo

-  asse dei traffici est-ovest (Suez-Gibilterra)
-  asse potenziale di sviluppo (nordovest Mediterraneo-est Europa)



rotte marittime in europa e nel mediterraneo

L'ampia disponibilità di spazi a terra del porto ricavabili dal recupero delle aree industriali dismesse potrebbero costituire una carta in più per l'affermazione dello scalo nell'ottica di sviluppo strategico del suddetto asse.

È necessario pensare a una riqualificazione dell'area portuale attraverso il suo recupero infrastrutturale e funzionale, come prioritario per lo sviluppo della città e dell'intera regione Sardegna, con interventi che contemplino la messa a regime del sistema

portuale, attraverso un polo di interscambio tra le varie modalità di trasporto, coordinato a sistema con i poli di Sassari ed Alghero in un dispositivo di integrazione capace di dar luogo ad un fondamentale hub di riferimento all'interno della rete di trasporti nazionale. L'insieme del polo portuale di Porto Torres con il polo aeroportuale di Alghero – Fertilia costituisce infatti l'effettiva porta internazionale del versante nord-ovest dell'isola, e rappresenta uno dei tre poli di riferimento individuati dal Piano Regionale dei Trasporti per la rifunzionalizzazione della sistema dei trasporti e dell'accessibilità della Sardegna come un'unica piastra logistica con tre *gates* di ingresso (Cagliari, Olbia, Porto Torres – Alghero) sui quali gravita il traffico in ingresso e in uscita dall'isola, sia esso per mare o per aria.

Questo obiettivo richiede inoltre l'ammodernamento delle infrastrutture di accesso al porto, al fine di creare un polo intermodale di interscambio tra le diverse modalità di trasporto, fondamentale per configurare il ruolo di Porto Torres come polo di accesso nazionale ed internazionale del nord ovest della Sardegna. Gli interventi prioritari riguardano il completamento della camionale Sassari-Porto Torres, e la definizione di un collegamento ferroviario tra il futuro centro intermodale merci della zona industriale e il porto industriale.



Il progressivo scollamento funzionale tra l'area portuale e il tessuto urbano turritano, in seguito all'intensificazione delle operazioni portuali "pesanti" all'interno delle aree del porto, determina la necessità di interventi sul waterfront al fine dell'integrazione tra le funzioni urbane e i servizi portuali, la qualificazione urbana ed ambientale degli spazi di connessione con il sistema della portualità storica, commerciale ed industriale, e la riorganizzazione del sistema della viabilità portuale.

La funzione di porto commerciale e di porto pescatori, con una piccola quota destinata alle imbarcazioni turistiche, svolta fino agli anni '70 e strettamente legato alla realtà urbana, è stata infatti radicalmente modificata con l'istituzione del porto industriale, realizzato in fasi successive sulla base dell'evoluzione delle esigenze della zona industriale e della diversificazione delle attività in essa instaurate.

Il trasferimento graduale del traffico merci nel Porto Industriale, ha determinato una iniziale specializzazione del porto civico verso il traffico passeggeri, crocieristico e verso le attività diportistiche, senza che vi fosse un parallelo sviluppo dei servizi e delle attrezzature portuali necessarie.

La tendenza attuale dei traffici verso vettori misti Ro-Ro passeggeri-merci, con aumento considerevole delle dimensioni degli stessi, ha determinato il dislocamento del traffico delle navi traghetto miste nel Porto Industriale, senza che vi siano strutture ricettive e di servizio adeguate per i passeggeri. Si rendono quindi urgenti le misure di adeguamento delle infrastrutture portuali e delle banchine del porto commerciale e la necessità di una rivisitazione della distribuzione delle funzioni portuali, in base alle mutate esigenze attuali. Dovranno essere previste strutture polifunzionali nel porto industriale, da destinare temporaneamente al servizio dei passeggeri in transito, in attesa che vengano effettuati i necessari adeguamenti delle infrastrutture del Porto Commerciale, in parte già avviati dal S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, ai fini di una sua rifunzionalizzazione.

Il passo auspicabile in questo senso è la centralizzazione dei poteri decisionali, in ambito di pianificazione delle zone portuali, in un'unica figura istituzionale di riferimento, che possa dirigere il futuro sviluppo del porto secondo una visione integrata delle molteplici componenti da esaminare.

Per quanto concerne la portualità turistica, il previsto aumento di domanda al 2010 porta a ipotizzare la necessità di disporre di nuovi 6.000 posti barca. Le potenzialità del settore sono infatti notevoli, dovute oltre che all'ampia disponibilità di spazi, anche alla favorevole posizione nelle rotte nautiche. La forte presenza turistica nelle zone limitrofe potrebbe infatti favorire lo sviluppo del turismo nautico per il porto commerciale. Inoltre le aree dismesse del lungomare del porto industriale potrebbero essere convertite per la localizzazione di servizi turistici collaterali o indotti dal turismo, legati ad attività di servizio al diportismo e alla cantieristica per la nautica.

La possibilità di crescita del settore, attualmente poco sviluppato in tutto il territorio regionale per ciò che riguarda la cantieristica, fa prospettare ottime occasioni di sviluppo per il mercato del lavoro della realtà turritana.

Il progetto bandiera "la portualità e la sua rifunzionalizzazione" nasce dalla presa di coscienza delle potenzialità insite nel sistema portuale turritano, che allo stato attuale presenta però carenze funzionali, organizzative e di servizi, che devono essere assolutamente risolte per l'affermazione dello scalo. Il progetto è incentrato sugli obiettivi prioritari per la ridefinizione di un sistema

portuale integrato, capace di inserirsi attivamente nei traffici internazionali grazie a un'organizzazione efficiente delle attività portuali e ad un ammodernamento delle infrastrutture di accesso, e di fornire servizi e attrezzature funzionali sia per i passeggeri, sia per le operazioni di imbarco-sbarco delle merci. In questo senso la separazione fisica tra il porto commerciale e quello industriale diventa di fondamentale importanza per una maggiore specializzazione delle attività. La disponibilità di spazi a terra nelle zone del lungomare dell'area industriale rappresenta poi un volano per il futuro sviluppo di attività correlate al turismo nautico. È poi di primaria importanza la riorganizzazione degli spazi filtro città-porto, con il recupero e la riqualificazione del waterfront urbano, strettamente connessa alla riorganizzazione delle direttrici di accesso ed uscita dal porto al fine di non interferire con il centro storico.

Opportunità e criticità:

Fra le risorse dell'area portuale vengono individuate quelle che possono essere chiave per il progetto:

- a. Posizione geografica strategica per l'inserimento nelle rotte internazionali di trasporto merci
- b. Potenziale inserimento nel corridoio trasversale con l'est Europa ed apertura regionale verso il quadrante di Nord Ovest del Mediterraneo
- c. Possibile partnership con il porto di Genova
- d. Separazione del porto commerciale dal porto industriale
- e. Ampio numero di attività nell'indotto
- f. Ampia disponibilità di spazi a terra, in particolare nelle aree dismesse e in dismissione del comparto industriale.
- g. Integrazione dell'area portuale con il sistema aeroportuale di Alghero
- h. Potenzialità del settore diportistico

Tra le criticità che vanno considerate:

- i. Forte concorrenza del mercato dei traffici marittimi
- j. Mancanza di un efficiente sistema intermodale
- k. Attuale limitazione nell'efficienza portuale
- l. Necessità di adeguare i fondali, i moli e le banchine
- m. Carenza dei servizi e strutture ricettive per i passeggeri.
- n. Rischio di perdita progressiva di posizioni nel mercato globale e di uscita dalle rotte principali senza interventi di adeguamento in tempi brevi

- o. Mancanza di una pianificazione sovraordinata
- p. Carenza delle infrastrutture viarie di accesso all'area portuale
- q. Scollamento tra l'area portuale e il contesto urbano e necessità di recupero della linea del waterfront.

Temi e Obiettivi del progetto:

Gli obiettivi e i temi di progetto proposti muovono dalle considerazioni emerse nell'analisi di contesto e in parte dagli interventi prioritari di riorganizzazione del bacino portuale già avviati in alcuni casi dal S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna e dall'Amministrazione Comunale, che sono però inseriti in un quadro unitario di programmazione volta a valorizzare le risorse, in parte ancora solo potenziali, dell'intero sistema portuale turritano, commerciale-turistico e industriale.

La presa d'atto del largo interesse espresso nella fase di ascolto, e anche più volte sottolineato da parte degli attori locali più specificatamente coinvolti, ha fornito indicazioni fondamentali per procedere secondo una logica non di addizione di esigenze ed intenzioni, ma di integrazione di intenzionalità di più soggetti.

a. La porta nord-ovest della Sardegna

L'opportunità di sviluppo maggiore per il territorio comunale è rappresentata dai flussi di beni e persone che attraversano il porto, sia in termini di economie dirette, sia di attività e servizi correlati (cantieristica, pesca, diportismo turistico, ...). La potenzialità del sistema portuale, per essere sfruttata, necessita in primo luogo della riorganizzazione delle funzioni e delle attrezzature del bacino del Porto Commerciale, allo stato attuale inutilizzato a causa dell'inefficienza sia delle dotazioni infrastrutturali portuali (banchine, moli, fondali), sia per la carenza di servizi a terra. Solo grazie ad una serie di interventi programmati e sistematici, il porto potrà recuperare il ruolo fondamentale che la sua centrale posizione geografica impone.

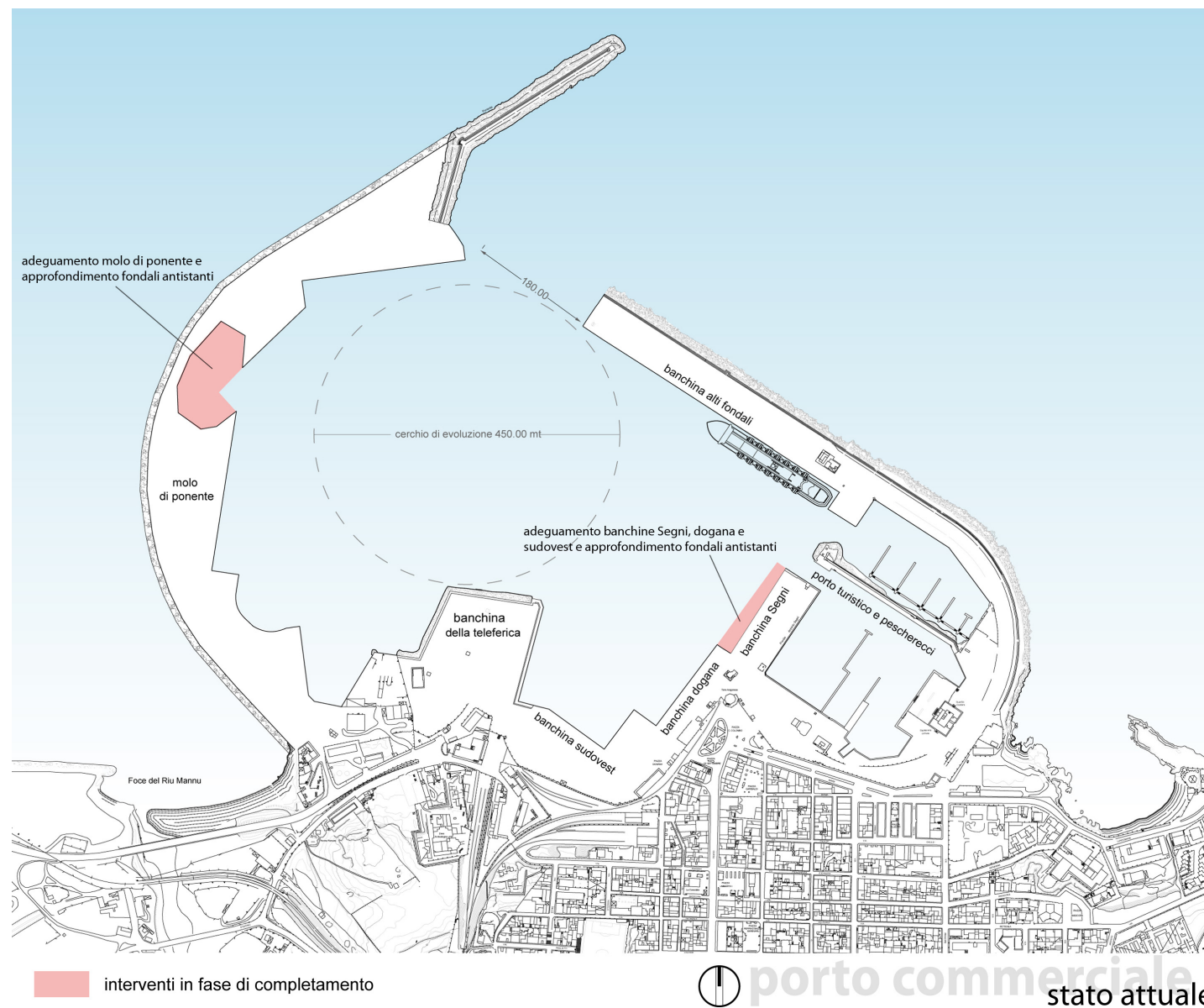
Secondo quanto in parte già presente negli interventi programmati dal S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, si dovranno innanzitutto completare i lavori di adeguamento del molo di Ponente, per la creazione di tre accosti per vettori di grande dimensione (due da 240m, uno da 180 m), il dragaggio dei fondali antistanti, e la risistemazione delle banchine Segni, Dogana e sud-ovest con la demolizione dell'ultimo tratto del molo del Faro e il rifodero delle banchine, per consentirvi l'attracco di navi da crociera. La Stazione Marittima realizzata dal Comune a ridosso del bacino storico, in cui dunque attraccheranno le navi da crociera, potrebbe così ospitare i servizi per l'accoglienza dei croceristi.

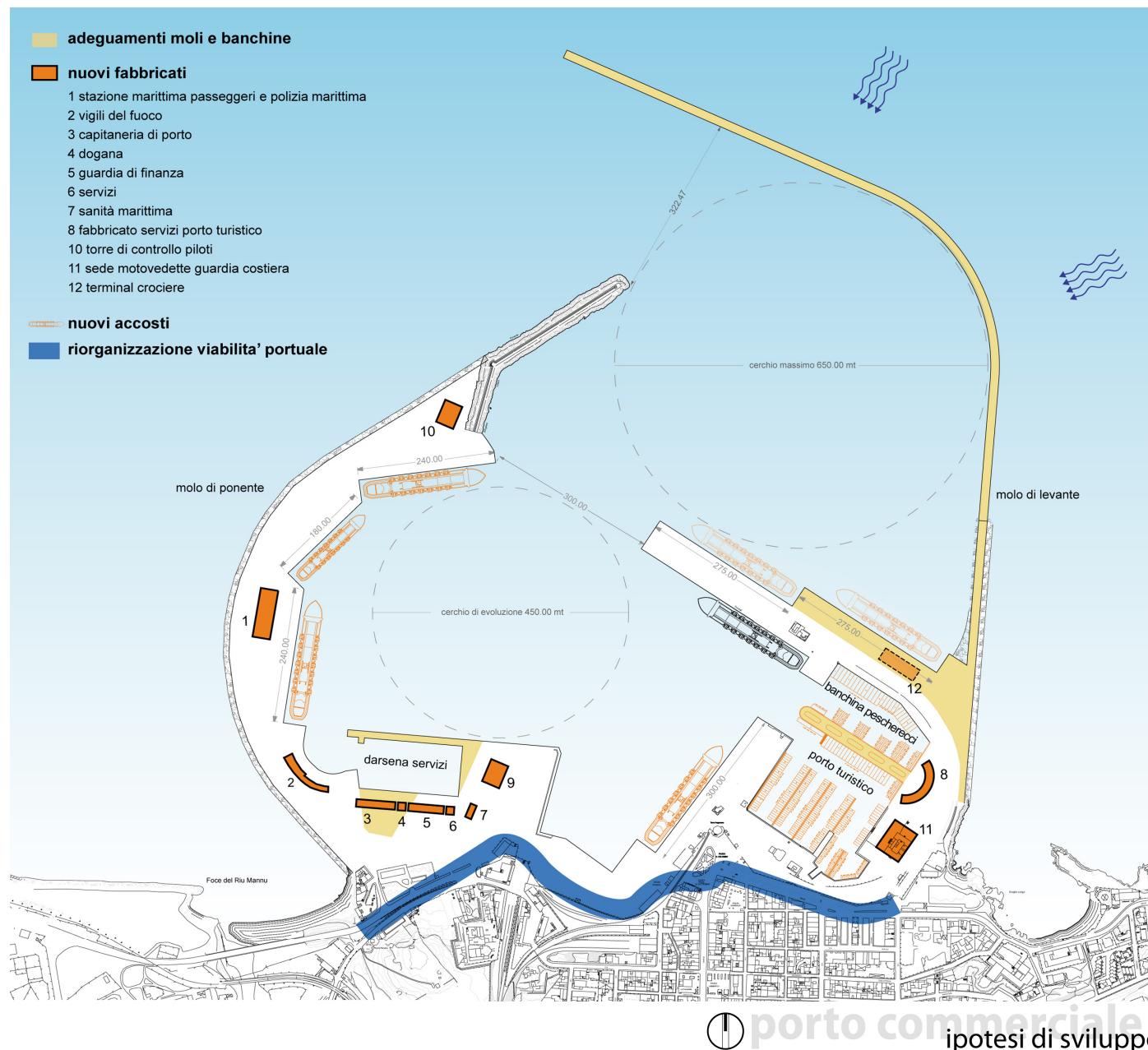
I lavori di ristrutturazione dei moli dovranno poi essere accompagnati dall'implementazione e riorganizzazione dei servizi a terra per i passeggeri e le merci, con la creazione di una darsena servizi e degli edifici per le autorità di controllo delle operazioni e delle attività portuali. La realizzazione di una moderna stazione marittima nella stessa banchina sarà fondamentale per garantire i servizi adeguati ai passeggeri in transito.

La banchina di Levante necessiterà di adeguamenti significativi, con la realizzazione di un ulteriore molo di protezione dai venti del quadrante nord-orientale, che provvederanno a ridossare completamente sia l'imbocco del porto commerciale, sia quello del Porto Industriale, garantendo un sicuro ingresso ed uscita dal porto nelle diverse condizioni di traversia. La possibilità di inserire due ulteriori attracchi sul lato nord della banchina di ponente, in una prospettiva a lungo termine successiva all'elaborazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale, consentirà di ipotizzare la loro destinazione per vettori ro-ro e per navi da crociera: l'assenza di altri poli portuali di servizio per il settore crociere nella costa nord-occidentale della Regione suggerisce ancor più l'ipotesi di una specializzazione del porto di Porto Torres in questa direzione, con la possibile configurazione di un polo crocieristico nel porto commerciale e la realizzazione di un moderno terminal di servizio per i croceristi negli spazi ricavati in corrispondenza dell'innesto del nuovo molo di ponente. Tali aree potrebbero così divenire il fulcro attrezzato di una passeggiata lungomare per i cittadini e per i turisti, che si snoda lungo il litorale cittadino a partire dal parco del Balai. Il collegamento con i servizi turistici previsti nel parco dell'Asinara potrebbe rivelarsi un punto vincente nell'attuazione di questa strategia.

La riorganizzazione delle attività portuali dovrà essere necessariamente accompagnata da un ammodernamento delle infrastrutture stradali di accesso al porto, affinché non interferiscano con il centro storico e consentano un veloce smaltimento dei flussi in ingresso ed uscita dal porto. Il completamento della camionale Sassari -Porto Torres risulta il primo intervento necessario in questa direzione, ma anche l'ammodernamento e il completamento della messa in sicurezza del tracciato viario Alghero - Porto Torres si rende prioritario, specie al fine di poter promuovere una collaborazione proficua ed un collegamento efficiente con l'aeroporto di Alghero, in modo da configurare un'unica porta di accesso mare-terra del nord-ovest della regione.

Anche la viabilità portuale dovrà essere pensata in funzione del presumibile aumento dei volumi di traffico incidenti sul porto, con un'attenzione particolare alla predisposizione di percorsi, attrezzature, spazi adeguati per le operazioni di controllo (security) dell'imbarco e sbarco dei mezzi e dei passeggeri, che estendano a tutta l'area portuale i progetti già avviati dal S.I.I.T. per le zone interessate dagli adeguamenti in corso.





b. La piastra logistica internazionale

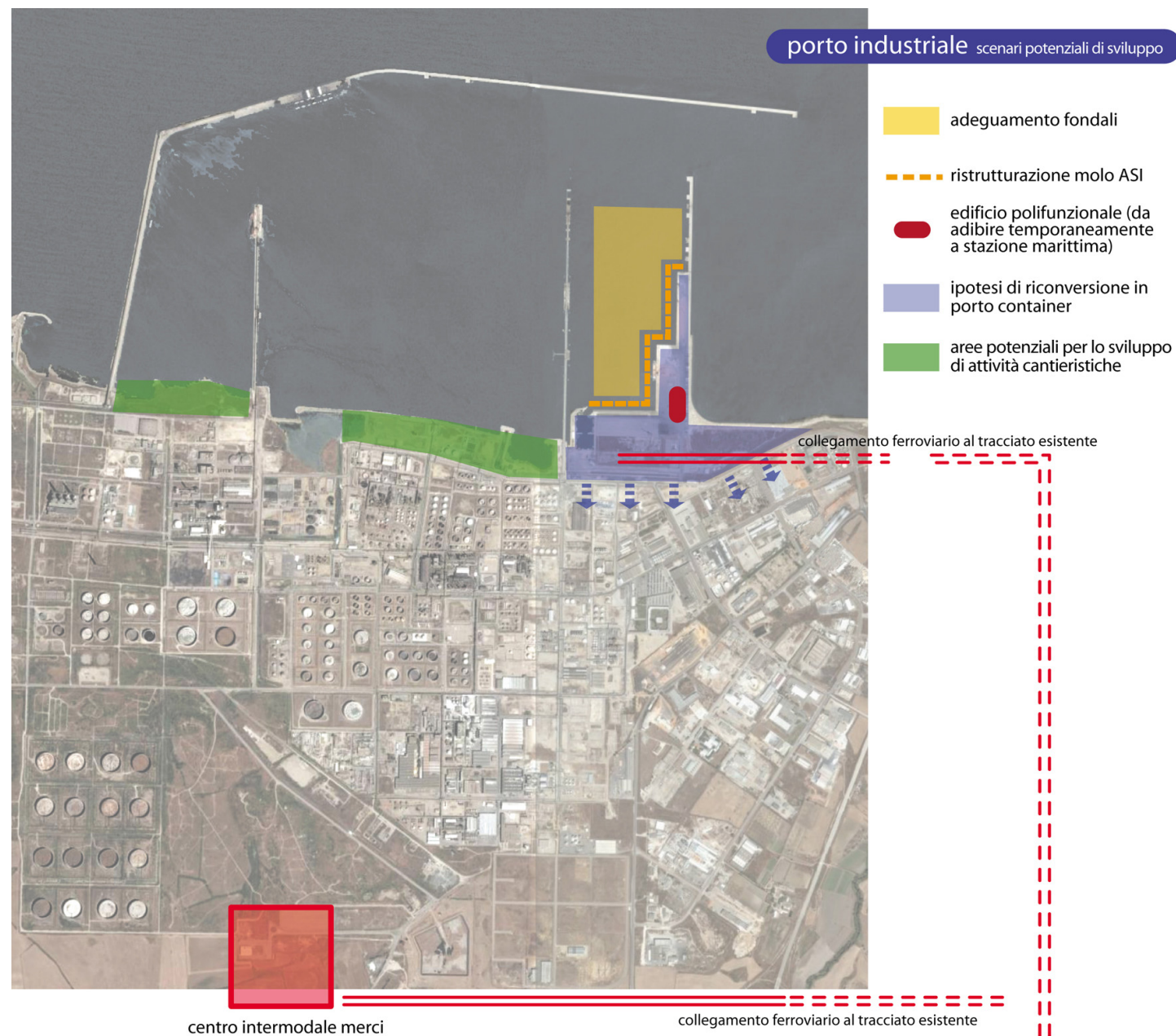
La disponibilità di spazi a terra nel Porto industriale, derivanti dalla dismissione delle attività dell'A.S.I., costituisce una potenziale risorsa per lo sviluppo di un porto merci avanzato, con la specializzazione verso il traffico container, che possa aprirsi verso le rotte del quadrante occidentale del Mediterraneo, secondo un asse est-ovest che si relazioni con i mercati dell'est Europa. La promozione di una partnership con il porto di Genova si rivela in questo senso di fondamentale importanza strategica per l'avvio di tale progetto.

La configurazione di un nodo strategico d'interscambio, in collaborazione con realtà consolidate nel settore, necessita di una collaborazione stabile tra i gestori dei sistemi ferroviari, portuali, stradali e aeroportuali per configurare un polo logistico di gestione dei trasporti Porto Torres - Sassari – Alghero. Il completamento del centro intermodale merci dell'A.S.I. ed il suo collegamento per mezzo di un tracciato ferroviario con il porto industriale risultano interventi prioritari per il perseguimento di questo obiettivo.

Bisognerà innanzitutto prevedere la costruzione di un edificio polifunzionale da adibire temporaneamente a terminal marittimo a servizio dei passeggeri, sino a quando gli interventi di adeguamento del porto commerciale non consentiranno di trasferirvi il traffico passeggeri e ro-ro. Tale edificio sarà poi convertito in struttura di servizio per le future attività del porto industriale.

La ristrutturazione del molo A.S.I. e la realizzazione dell'escavo del fondale antistante rappresentano poi gli altri interventi che dovranno essere realizzati con celerità per garantire l'efficienza delle operazioni portuali legate a vettori di grandi dimensioni.

La possibilità di sfruttare gli ingenti spazi a disposizione per la creazione di infrastrutture a terra atte a garantire nel porto industriale sistemi di imbarco/sbarco veloci, potrebbe inoltre fungere da volano per attrarre la rete di Autostrade del Mare.



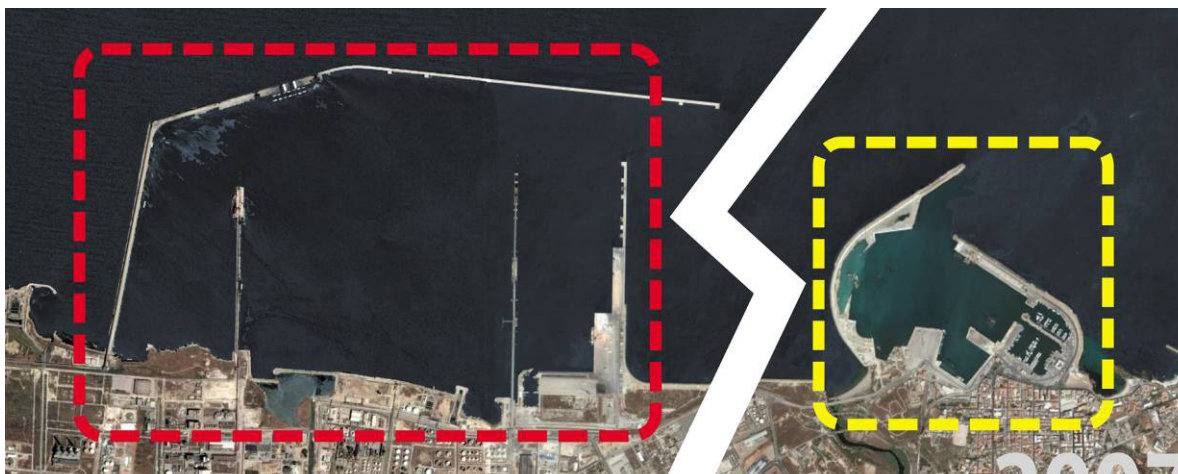
c. Un unico sistema portuale integrato

Affinché le azioni previste possano portare nel tempo ad un'organizzazione efficiente ed integrata del sistema portuale, si rende prioritaria, anche sulla base delle necessità, emerse nella fase di ascolto, una coordinazione tra i diversi operatori legati

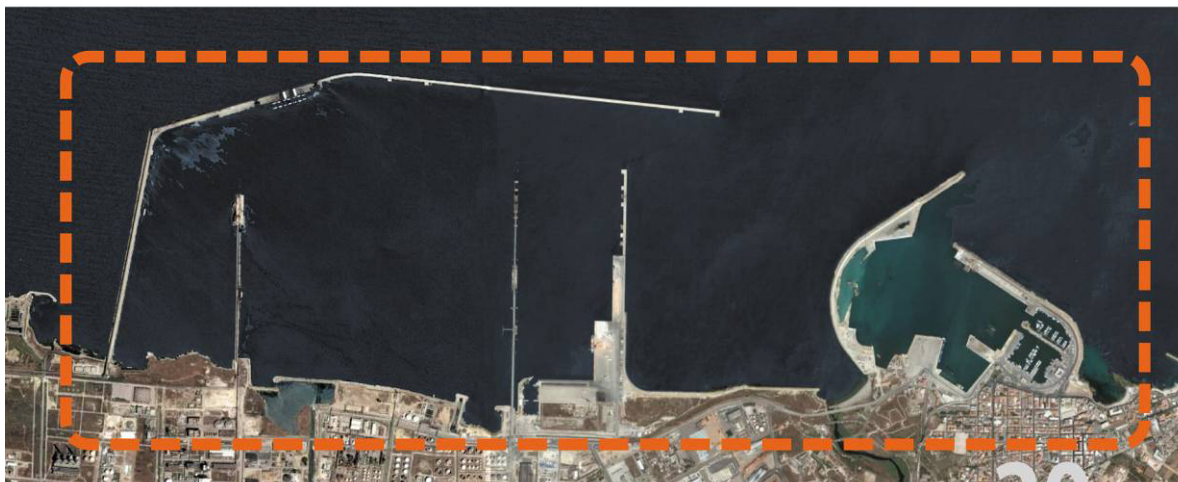
direttamente e indirettamente alla portualità, l'accentramento dei poteri decisionali per la pianificazione delle attività, sia del porto commerciale e turistico, sia del porto industriale, in un unico referente, che possa programmare e gestire secondo una visione integrata i futuri sviluppi della portualità di Porto Torres, evitando il proliferare d'interventi episodici e settorializzati, al di fuori di un programma condiviso di pianificazione portuale.

La riconfigurazione del porto secondo le linee di sviluppo proposte darebbe, infatti, sicuramente luogo ad un sistema portuale di rilevanza economica almeno nazionale, con ingenti volumi di traffico di passeggeri e merci, che renderebbe auspicabile la modifica della categoria di appartenenza del porto di Porto Torres (secondo quanto previsto dalla Legge 84/94), e richiederebbe la programmazione delle funzioni portuali da parte di un ente predisposto con tale funzione istituzionale (Autorità Portuale), che coordini le esigenze dei numerosi attori interessati nelle attività collegate allo sviluppo del porto.

Data la complessità e l'interrelazione esistente tra i numerosi interventi previsti, sarà prioritario predisporre un nuovo Piano Regolatore Portuale



due realtà portuali distinte



un unico sistema portuale integrato

che indirizzi i futuri assetti del porto, secondo una pianificazione coordinata delle diverse funzioni commerciale, turistica e industriale, correlate agli scenari di sviluppo del waterfront urbano.

d. L'indotto economico delle attività correlate alla portualità (diportismo, pesca e cantieristica)

Le funzioni minori connesse alla portualità costituiscono una risorsa fondamentale per l'economia del comune di Porto Torres.

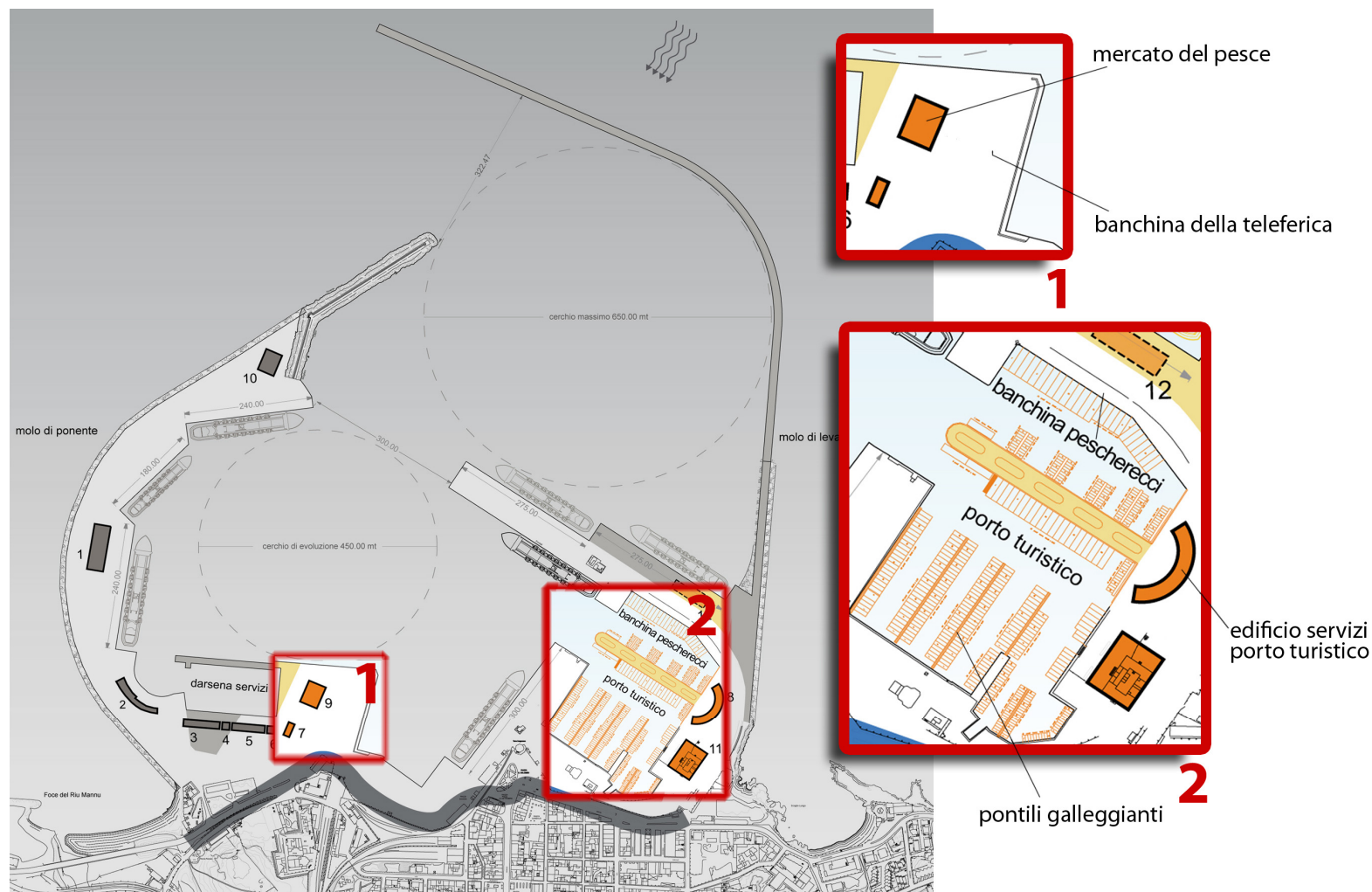
L'analisi di contesto ha mostrato le potenzialità del settore diportistico nel golfo dell'Asinara e in generale nel mercato regionale e nazionale. La città deve cercare un suo spazio nel mercato attraverso il riassetto delle dotazioni che già possiede: si prevede la riconfigurazione del molo interno, secondo quanto previsto nelle proposte di adeguamento del S.I.I.T. Lazio-Abruzzo-Sardegna, con la demolizione del muro paraonde, la riduzione della lunghezza del molo al fine di rendere più agevoli le manovre di attracco, l'incremento e la riconfigurazione dei pontili galleggianti nel bacino sud del molo interno per aumentare il numero di posti barca. In adiacenza al porto turistico sarà poi realizzato un edificio di servizio, sia per i turisti e i diportisti, sia per i cittadini in previsione della riqualificazione della linea del waterfront urbano.

Il miglioramento delle infrastrutture di servizio al porto turistico avrebbe ricadute in termini di occupazione diretta e indiretta oltre che di immagine, costituendo l'occasione per promuovere l'inserimento di Porto Torres in un circuito diportistico su scala regionale e nazionale.

La disponibilità di aree dismesse o in dismissione nel lungomare del Porto Industriale consente inoltre di prevedere la loro conversione per attività collaterali al turismo, in particolare per la cantieristica navale a servizio del diporto nautico, con ricadute importanti nel mercato del lavoro locale.

Le antiche tradizioni legate alla pesca devono essere tutelate e valorizzate, per cui si prevede il riassetto del porto pescherecci nel tratto della banchina di Levante adiacente al bacino nord del molo interno, con un incremento ed una più funzionale distribuzione dei posti barca, e la realizzazione di un grande mercato ittico nella banchina "teleferica", al fine della promozione dell'ittiturismo come risorsa per il sistema economico comunale.

Le ricadute di queste operazioni si avranno non solo in termini di economie dirette, ma anche di occupazione indiretta: l'attivazione di corsi specialistici per creare figure professionali specializzate nel campo della cantieristica navale, la promozione di azioni immateriali per la divulgazione e promozione del turismo diportistico e dei prodotti ittici costituiscono dei settori nuovi di potenziale sviluppo e di apertura per il mercato del lavoro di Porto Torres.



e. Il recupero del waterfront urbano

Il progressivo scollamento tra le funzioni portuali e quelle urbane, culminato nel trasferimento del traffico passeggeri nel porto industriale a causa dell'inefficienza delle infrastrutture e dei servizi nel porto commerciale, ha determinato una frattura tra il tessuto urbano e il porto storico. La ridefinizione della linea di waterfront, per mezzo di interventi coordinati miranti a dare organicità e

continuità a un litorale allo stato attuale fortemente sconnesso dal centro abitato e che si evolve secondo interventi episodici, diventa uno degli obiettivi primari per la riqualificazione urbana di Porto Torres.

La creazione di un lungo percorso attrezzato che congiunga il lungomare Balai fino a raggiungere il nuovo porto turistico e l'adiacente centro servizi nella radice della banchina di Levante, può costituire un primo passo per consentire ai cittadini di riappropriarsi delle aree del porto e di fruire delle valenze storico-archeologiche del waterfront, che a partire dalla Torre Aragonesa creano un percorso culturale che si articola fino al Ponte Romano.

Il primo livello di priorità è garantire l'accessibilità dell'area portuale dalla città urbanizzata. Ciò significa attribuire grande rilevanza al ridisegno di importanti assi di scorrimento e agli annessi svincoli e collegamenti, mitigandone il forte impatto dal punto di vista fisico, acustico e visivo. Importanza prioritaria nella predisposizione del programma funzionale è in genere attribuita alla messa a punto di un'ibridazione di funzioni per trasformare le aree del lungomare in un vero e proprio polo urbano.

Dal punto di vista architettonico, tuttavia, il valore complessivo della ridefinizione di un lungomare risiede soprattutto nel particolare rapporto che si riesce ad intessere tra il tessuto urbano e quell'elemento fortemente simbolico e in qualche modo magico che è l'acqua. Il progetto deve quindi proporsi da un punto di vista fenomenologico –percettivo, esaltando le caratteristiche di riflessione, indefinitezza e sdoppiamento tipiche degli specchi acquei; il che può significare promuovere un'esperienza complessa dell'acqua portando le persone a camminarci sopra, realizzando pontili mobili o passerelle galleggianti; ancora, adottando la strategia inversa, si può portare l'acqua allo spettatore, realizzando vasche e piscine in prossimità delle banchine. Sotto un aspetto meramente visivo, poi, si devono rendere gli specchi acquei visibili da quanti più punti è possibile, per esempio attraverso punti di vista privilegiati, senza dimenticare che l'essenza di un waterfront è la visione complessiva della città che si riesce ad avere dall'acqua. Una strategia efficace deve quindi essere anche in grado di definire i punti della città in cui la riprogettazione deve estendersi al tessuto circostante, e quelli dove invece ci si deve limitare alla ridefinizione del fronte, confidando nella forte carica autogenerativa di queste operazioni. La corretta individuazione di tali priorità nel programma attuativo ha un ruolo non secondario nella riuscita complessiva degli interventi.

In proiezione:

La riconfigurazione del porto, prospettata dagli obiettivi proposti, risulta il nodo fondamentale della futura pianificazione per l'affermazione dello scalo a livello nazionale e per la crescita economica della città. L'indotto economico legato direttamente e indirettamente alla portualità, nelle sue diverse funzioni passeggeri, merci, turistica, cantieristica e legata alla pesca, costituisce infatti la risorsa più importate per lo sviluppo del territorio.

Il parco tecnologico di Porto Torres per le energie di innovazione

Inquadramento:

Porto Torres presenta le caratteristiche della piccola-media città la cui attività prevalente, nel XX° sec., si è concentrata sull'industria

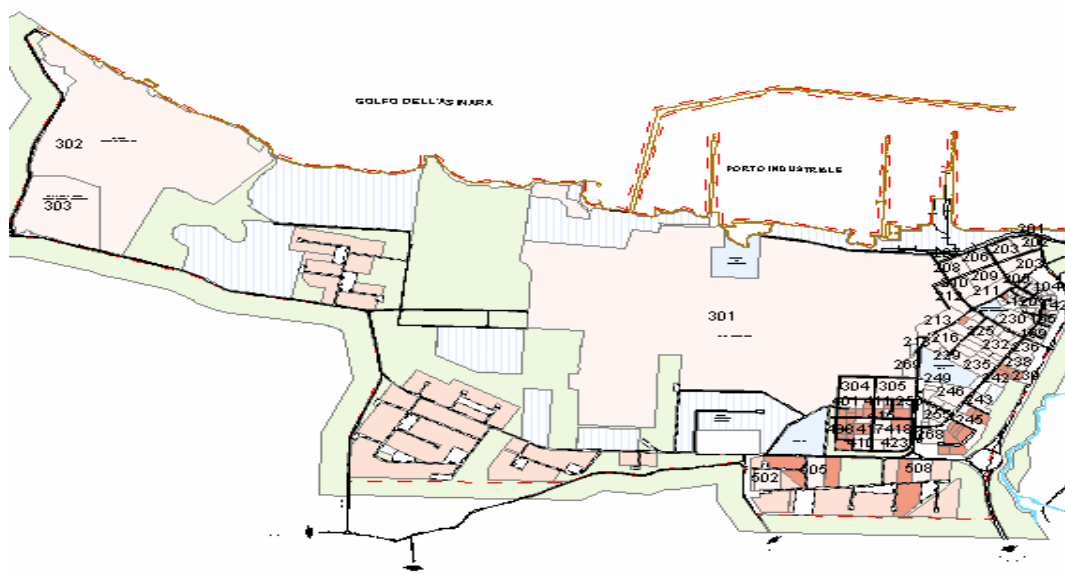


di base. Fonte di reddito principale per i cittadini, l'attività industriale ha assunto negli anni un carattere di priorità indiscussa, subordinando alle sue esigenze la struttura economica, lo sviluppo urbanistico e infrastrutturale della città.

Situata nella zona occidentale del territorio turritano la zona industriale occupa circa un terzo dell'intera costa di pertinenza del comune, dalla foce del Rio Mannu (confine occidentale) allo stagno di Pilo (confine orientale).

L'area è caratterizzata dalla presenza di due grandi nuclei industriali, il Polo petrolchimico della società Syndial e la Centrale Termoelettrica Endesa Italia di Fiume Santo; con una prevalenza di attività di trasformazione, raffinaria, industria chimica, della gomma lavorazione di minerali non metalliferi, prodotti in metallo, commercio.

Da alcuni anni, i cambiamenti nei processi socio-economici, culturali e ambientali, stanno promuovendo una nuova visione di sviluppo sostenibile, attento alla riqualificazione ambientale, alla riconversione delle aree industriali, all'architettura del paesaggio, al disegno urbano e alle loro relazioni, quale miglioramento delle qualità di vita delle



popolazioni insediate.

La zona industriale è uno dei fattori caratterizzanti della città, sia positivamente come fonte di lavoro e di reddito, sia negativamente in quanto elemento altamente inquinante. Questa zona, se opportunamente ripensata può rappresentare oggi una grande risorsa per Porto Torres e il territorio che la circonda.

Come risulta dalla fase di ascolto infatti, vi è una sensibilità crescente della popolazione sia locale che intercomunale, sui temi legati alla valorizzazione dell'area industriale, al risparmio energetico e alla produzione di energia attraverso fonti rinnovabili. Le principali idee insistentemente emerse dalla fase di ascolto riguardano:

- a. Riconversione di aree dismesse, previa bonifica, per uno sviluppo agro-industriale
- b. Produzione di energia attraverso l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili quali eolico e fotovoltaico (già presenti nel lotto Enel Green Power 303), biomasse
- c. Istituzione di un parco scientifico per ricerca e sperimentazione legato all'utilizzo di nuove tecnologie e risparmio energetico
- d. Trasformazione dell'industria chimica di base in produzioni di chimica fine: farmaceutiche, agro-alimentari, di conservazione.

L'Amministrazione Comunale ha intrapreso azioni per la rigenerazione delle aree fronte mare le cui funzioni produttive originarie sono cessate o in fase di dismissione.

Il progetto bandiera "Il parco tecnologico di Porto Torres per le energie di innovazione" segue solo in parte le ipotesi strutturali emergenti, per denotare una radicalizzazione di base per l'area in esame.

Difatti la condizione radicale di "paesaggio alterato" non solo nell'area vasta ma singolare nell'intero contesto regionale della Sardegna, ammette una gamma di variabilità per destinazioni d'uso, per sviluppo misto, per forme e concrezioni spaziali estese ben oltre i termini di disinquinamento, di bonifica ambientale, di ridistribuzione volumetrica generalmente caratteristiche della riqualificazione dei comprensori industriali dismessi.

Si legge nel Piano Energetico Ambientale Regionale: "L'Amministrazione della Regione Sardegna, in armonia con il contesto dell'Europa e dell'Italia, ritiene di particolare importanza la tutela ambientale, territoriale e paesaggistica della Sardegna, pertanto gli interventi e le azioni del Sistema Energetico Regionale devono essere concepite in modo da minimizzare l'alterazione ambientale. In tale direzione gli impianti di captazione di Energia eolica e solare aventi estensione considerevole per la produzione di potenza

elettrica a scala industriale devono essere localizzati in siti compromessi preferibilmente in aree industriali esistenti.”³

Riconvertire l'area industriale di Porto Torres in un “parco tecnologico per le energie di innovazione” non è confinata a promuovere la ricerca, la sperimentazione produttiva e insediatrice sui tre temi fondanti: energie rinnovabili, produzioni legate alla chimica fine, ma ad attivarne il supporto a un modello di sviluppo innovativo e competitivo per l'intera Regione Sarda di valorizzazione sugli scenari nazionali e internazionali allargati.

A rafforzare questi presupposti si aggiunge che la regione Sardegna sta progettando la realizzazione del Centro di Competenza FER nel centro Polaris, con l'obiettivo di creare un sistema integrato dei settori di ricerca avanzata, prototipazione, sviluppo e produzione di energia rinnovabile a supporto di uno sviluppo innovativo e competitivo del territorio regionale. Il “parco tecnologico” della città di Porto Torres potrebbe rappresentare la sede del nord-ovest del “centro di competenze FER”, in quanto dotato delle risorse materiali (spazi per la realizzazione di laboratori di progettazione, prototipazione e sviluppo) e immateriali idonee a far dell'innovazione uno di motori principali dello sviluppo locale.

Opportunità e criticità:

Fra le risorse dell'area industriale ci si limita ad individuare quelle che possono essere le condizioni chiave per il progetto:

- L'ambiente culturale e sociale legato alla tradizione industriale del territorio, può facilitare la riconversione economico-produttiva in altre attività industriali e/o di produzione di servizi complessi.
- L'area molto ampia a disposizione è in grado di ospitare tipologie diffuse come campus per istituti di analisi, ricerca e produzione.
- La forte presenza di capannoni industriali e aree dismesse genera un potenziale facilmente riconvertibile, come dimostrano esempi di interventi analoghi in Italia e all'estero.
- la presenza d'impianti di produzione energetica tradizionale e attraverso fonti rinnovabili fornisce una base concreta per il potenziamento di tali strutture.
- Il patto siglato nel febbraio 2006 tra Regione e Syndial per iniziare le opere di bonifica nell'area di pertinenza della società si aggiunge ai fattori propulsori per il progetto.

³ *Tutela ambientale*, Piano Energetico Ambientale Regionale, Settembre 2005, pp.3-4

- La riorganizzazione energetica dell'area industriale può consentire un aumento di competitività delle PMI locali mediante la riduzione dei costi di approvvigionamento energetico.

Tra le criticità che vanno considerate:

- L'area risulta fortemente compromessa dal punto di vista ambientale dalla decennale presenza del polo petrolchimico.
- Il sistema di accessibilità presenta delle carenze molto gravi nel sistema infrastrutturale ferroviario e viario territoriale.
- E' presente un elevato numero di aziende di ridotta dimensione che non hanno instaurato rapporti di valida cooperazione.

Temi e Obiettivi del progetto:

I temi e gli obiettivi del progetto si fondano sulla presa d'atto del largo interesse espresso nella fase di ascolto e anche più volte sottolineato da parte degli attori locali più specificatamente coinvolti, per procedere secondo una logica non di addizione di esigenze ed intenzioni ma di integrazione di intenzionalità di più soggetti.

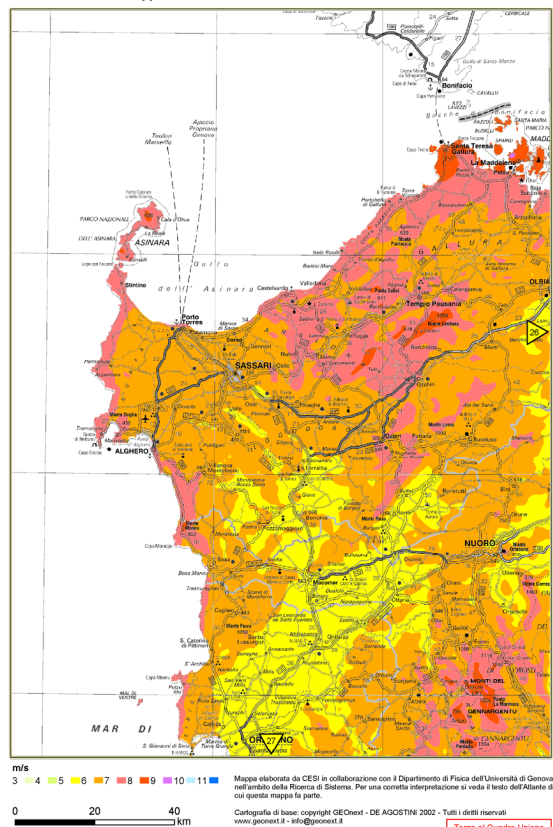
a. Ricerca, sperimentazione e produzione: energie rinnovabili, chimica fine, nanotecnologie

Lo sviluppo economico e sociale attuale è strettamente legato alla riduzione dell'impatto ambientale nei sistemi di produzione e all'utilizzo razionale delle energie rinnovabili, da qui l'idea di creare nell'area industriale un centro integrato che inglobi tutte le attività della filiera tecnologica: ricerca avanzata, sperimentazione, sviluppo di prototipi, nano tecnologie, chimica fine (farmaceutica, agroalimentare, conservazione) e attività di produzione finalizzate ai settori delle energie rinnovabili (eolico, fotovoltaico, biomasse), che andrebbero ad implementare la struttura di proprietà dell' ENEL. Non bisogna dimenticare che l'Enel ha in progetto di investire nei prossimi cinque anni oltre 4 miliardi di euro nelle fonti rinnovabili, prevalentemente in Italia.

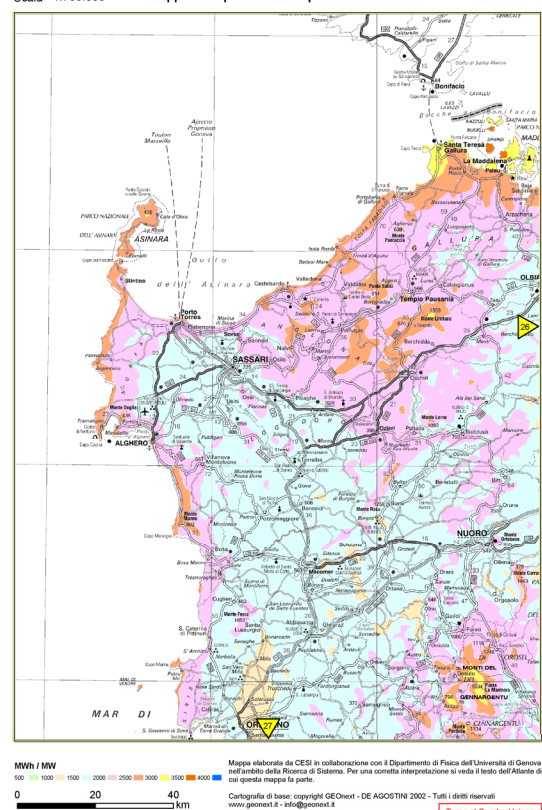
L'area risulta direttamente esposta ai venti di maestrale, senza che questi subiscano rallentamenti per effetto di ostruzioni, naturali e artificiali, derivanti dal passaggio delle correnti d'aria nell'entroterra. Si considera che la potenza e l'energia producibile da un sito dipendono dal cubo della velocità del vento, mai costante in un sito ed è influenzata dalle condizioni atmosferiche, dalla orografia del terreno e dalla quota di riferimento. Per valutare la producibilità dei siti si può fare ricorso a carte tematiche sviluppate dal CESI che forniscono la producibilità media considerando non solo la velocità media del vento ma anche il numero di ore all'anno in cui il

vento rimane entro un campo di velocità (10-20 m/s) in cui la macchina produce approssimativamente la potenza nominale. In generale le macchine eoliche riescono a produrre entro un campo di velocità del vento molto ampio; iniziano a produrre per una velocità d'ingresso (cut-in) intorno a 3.5-5 m/s, danno piena potenza nel campo compreso fra 10-20 m/s e cessano di produrre quando il vento supera la velocità di cut off (25 m/s).

Scala 1:750.000 **Mappa della velocità media annua del vento a 70 m s.l.t.** Tavola 25 c



Scala 1:750.000 **Mappa della producibilità specifica a 50 m s.l.t.** Tavola 25 d



Carte tematiche CESI

L'area sulla quale potrebbero insistere gli aerogeneratori è particolarmente favorita: il vento ha una velocità media molto elevata (7-9 m/s) e soprattutto si contraddistingue per una disponibilità molto elevata compresa fra le 2500 e le 3500 ore all'anno. Dati questi

valori ottimi, il sito riuscirebbe ad essere produttivo anche in assenza di incentivi (certificati verdi⁴), e potrebbe essere incredibilmente remunerativo con i certificati verdi.

Un generatore da 2 MW (con una torre da circa 60 m e una pala da 30 m) nell'area produrrebbe circa 6000 MWh, ovvero 6000000 kwh che corrispondono al consumo medio annuo di 1500 famiglie. La stima è molto favorevole e si basa sui dati e sui modelli che hanno dato vita alle carte tematiche ma, anche ipotizzando valori meno positivi nel passaggio dai modelli alla realtà, fino al punto di dimezzare le ore di producibilità annua, la capacità produttiva dell'area sarebbe assolutamente allineata con quella conseguibile negli impianti più moderni ed efficienti.

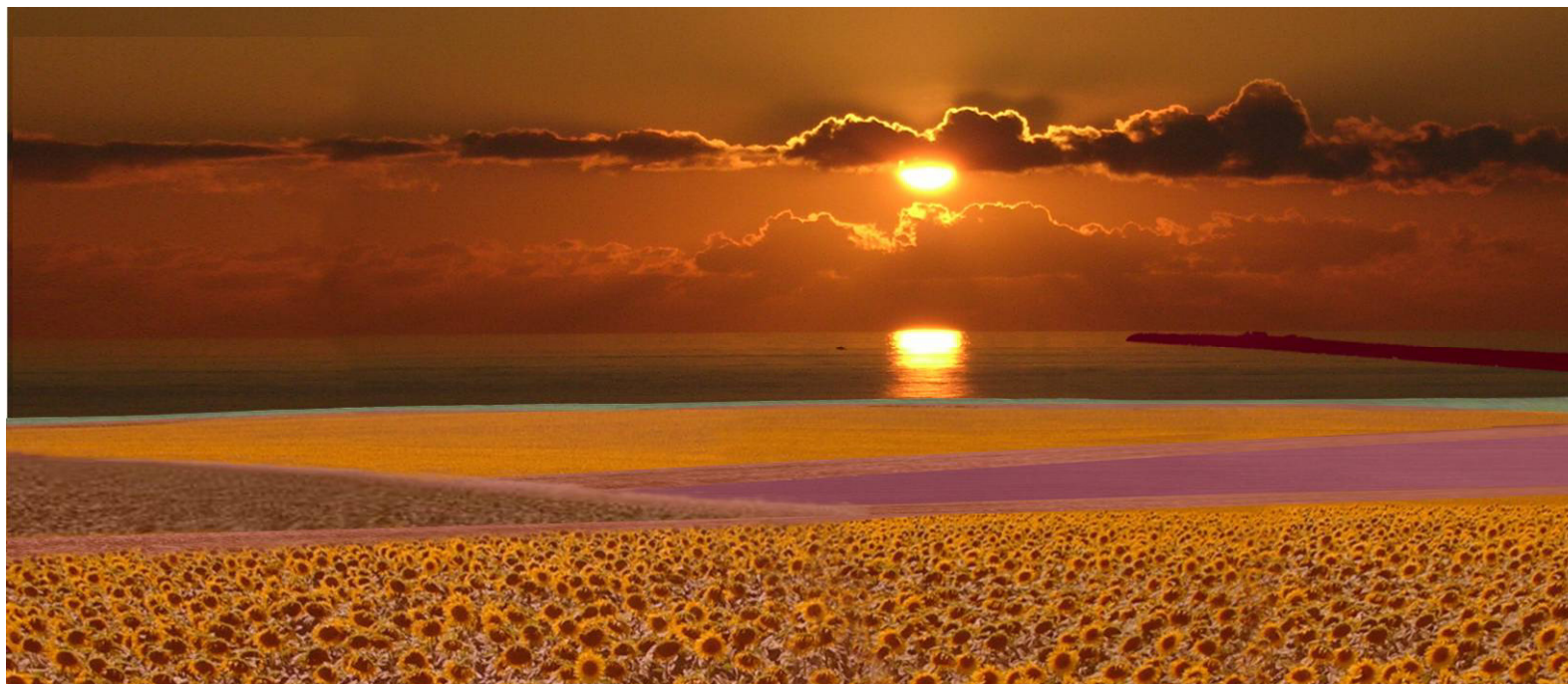


Scenari meta-progettuali per l'area industriale di Porto Torres

⁴ Il sistema di incentivazione della produzione di energia rinnovabile, introdotto dall'art.11 del decreto 79/99, prevede il superamento del vecchio criterio di incentivazione tariffaria noto come Cip6, per passare ad un meccanismo di mercato basato sui Certificati Verdi, titoli emessi dal GSE che attestano la produzione di energia da fonti rinnovabili. La Legge n. 239 del 23/08/2004 (Legge Marzano) ha ridotto a 50 MWh la taglia del "certificato verde", che in precedenza era pari a 100 MWh.

Vista inoltre la presenza di aree fortemente compromesse dagli impianti dell'industria petrolchimica, con la presenza delle colonne di raffinazione, camini, torce, queste potrebbe accogliere gli impianti per la produzione eolica, che risulterebbero meno impattanti su una condizione già fortemente caratterizzata dall'intervento industriale, semplificando anche l'iter per la procedura di valutazione di impatto ambientale.

Si osserva anche che la società Sviluppo Italia ha promosso la realizzazione di un incubatore nell'area del polo chimico di Porto Torres, strettamente legata alla necessità di promuovere la riconversione del settore, dalla chimica di base alla chimica fine, e di stimolare i processi di innovazione tecnologica⁵. L'incubatore sarà catalizzatore di nuova imprenditorialità a forte contenuto innovativo nei settori della chimica fine e del farmaceutico, attraverso strategie di complementarità con l'Università di Sassari e la Porto Conte Ricerche, società del Consorzio 21 per l'innovazione tecnologica legata al Parco Scientifico regionale Polaris.



Scenari meta-progettuali per l'area industriale di Porto Torres

⁵ L'intervento è finanziato dalla legge 67/88 per la realizzazione di centri per lo sviluppo dell'imprenditorialità. La superficie complessiva dell'incubatore, che a regime ospiterà 38 aziende, sarà di 5.788 mq di cui 4.928 a disposizione delle imprese e 860 dedicati ai servizi comuni.

b. Lungomare industriale riconfigurato

L'opportunità di riconfigurazione del lungomare di Porto Torres è quella di definire un “salto” che, dalla dismissione delle aree industriali petrolchimiche, arrivi a definire una gamma di scenari mutevoli, senza passare per la tradizionale sequenza della bonifica rifunzionalizzata.

Piuttosto che fissare immagini progettuali alternative di una linea d'acqua disinquinata e regolamentata, si tratta nel caso di Porto Torres di sistemare una meta-progettazione per strategie di investigazione delle nuove possibili mutazioni.

Le linee-guida del progetto di lungomare di Porto Torres non sono più “istruzioni per l'uso” per tipologie progettuali e urbanistiche stabili e definite, ma vanno interpretate esse stesse come una progettazione strategica non scalare, per un sistema di potenzialità derivante da diagrammi possibili di rifunzionalizzazione mutante.

Il lungomare di Porto Torres è dunque pensato, al di là di una condizione regolativa “compatibile” piuttosto come una strategia condivisa di prefigurazione di immagini per il futuro della città nelle attese generali di gruppi sociali differenti.

Si prospetta una meta-progettualità per la sperimentazione in differenti proiezioni diagrammatiche, e in diversi scenari di generale consenso. Le configurazioni delineate del lungomare di Porto Torres sono dunque interpretazioni possibili come “senso di riferimento” per immagini e figure appartenenti agli obiettivi comuni emersi dall'ascolto dei gruppi sociali e dai laboratori progettuali precedentemente attivati nel medio periodo.



Scenari meta-progettuali per il lungomare di Porto Torres

c. Tessuto interstiziale rarefatto di funzioni a destinazione flessibile

Si propone di conservare e anzi estremizzare rarefacendola la distribuzione del tessuto interstiziale industriale dismesso. In tutto il mondo le aree industriali dismesse e le ex zone terziarie, subiscono un processo di riconversione in strutture per leisure, spazi di esposizione, abitazioni, strutture ricettive, parcheggi. Questa trasformazione avviene senza grandi traumi, quasi 'sotto silenzio'.

Il modello di organizzazione dell'area industriale in gran parte si discosta per sua natura da quello cittadino basato su perimetrazione iterativa. La disposizione più random degli edifici allo stato attuale faciliterebbe come nelle sperimentazioni di 'Agronica' (vedi scheda b.) in questo contesto, un modello di riconversione con tipologie simili ai campus universitari.

Si potrebbe attivare un dialogo nuovo con l'amministrazione per considerare questa area come sperimentale dal punto di vista tipologico e normativo e proporre organizzazioni costruite variabili stagionalmente nei tempi, adeguatamente alla fluttuazione di domanda e di offerta del mercato configurando pertanto un layout dedicato alla *new economy*.

e. Extralocalità delle iniziative e sofisticazione dei sistemi di raccolta dati

Uno dei progetti presentati nell'ambito della progettazione integrata è la creazione di un Laboratorio Intercomunale Ambientale per la raccolta e la valutazione delle informazioni di carattere ambientale. Nella struttura, afferente al Comune di Porto Torres, dovranno confluire, essere catalogate e quindi rese disponibili, sia per il cittadino che per "addetti ai lavori", tutte le informazioni di carattere ambientale relative all'ambito intercomunale. Tutti i partner del progetto lavoreranno con gli stessi sistemi informatizzati, di validazione e caricamento dei dati. Ciò favorirà lo scambio e l'utilizzo di dati standardizzati. Punto centrale del Laboratorio dovrà essere un Sistema Informativo dei dati ambientali, ovvero una banca dati informatizzata costantemente aggiornata e consultabile, in grado di produrre elaborazioni ed out-put per utenti differenti (generici e specialistici).

In proiezione:

Nei contesti dell'economia post-industriale le logiche produttive sono ora derivate da tecnologie leggere e diffuse che stanno dando luogo a nuovi modelli di riferimento progettuale.

La fabbrica ha perduto la sua precedente centralità, per fare posto a un riformismo funzionale e formale permanente, condizionato da equilibri provvisori.

Nel caso del tessuto industriale metastatizzato di Porto Torres le strategie di sistema definiscono un disegno condiviso di “voltare pagina” mirando alla realizzazione di spazi connettivi, dove si mescolino centri di ricerca, servizi per il tempo libero, un sistema diffuso di sfruttamento delle energie naturali.

La metodica costruttiva, nella necessaria rarefazione del vecchio “zoning” industriale, impiega programmi d'uso riformulabili e reversibili attraverso componenti di prefabbricazione leggera, smontabile e trasformabile.

Casi di studio di riferimento: Schede

Scheda a. Eastern Scheldt Storm Surge Barrier (Adrian Geuze/ West 8)⁶

Il progetto di Adrian Geuze e West 8 in Olanda si inserisce in un paesaggio artificiale già mutato rispetto ad una natura originaria. Il nuovo paesaggio (*new polderland*) è costituito da laghi, spiagge, aree ricreative, sbarramenti, nuovi insediamenti e zone industriale nate dopo l'applicazione del Delta Plan (Public Works Program). Il programma dei lavori pubblici prevedeva, in seguito alle disastrose inondazioni degli anni '50 della parte Sud dell'Olanda che hanno provocato la morte di circa 200 persone, di usare una serie di dighe ed argini per contenere il mare.

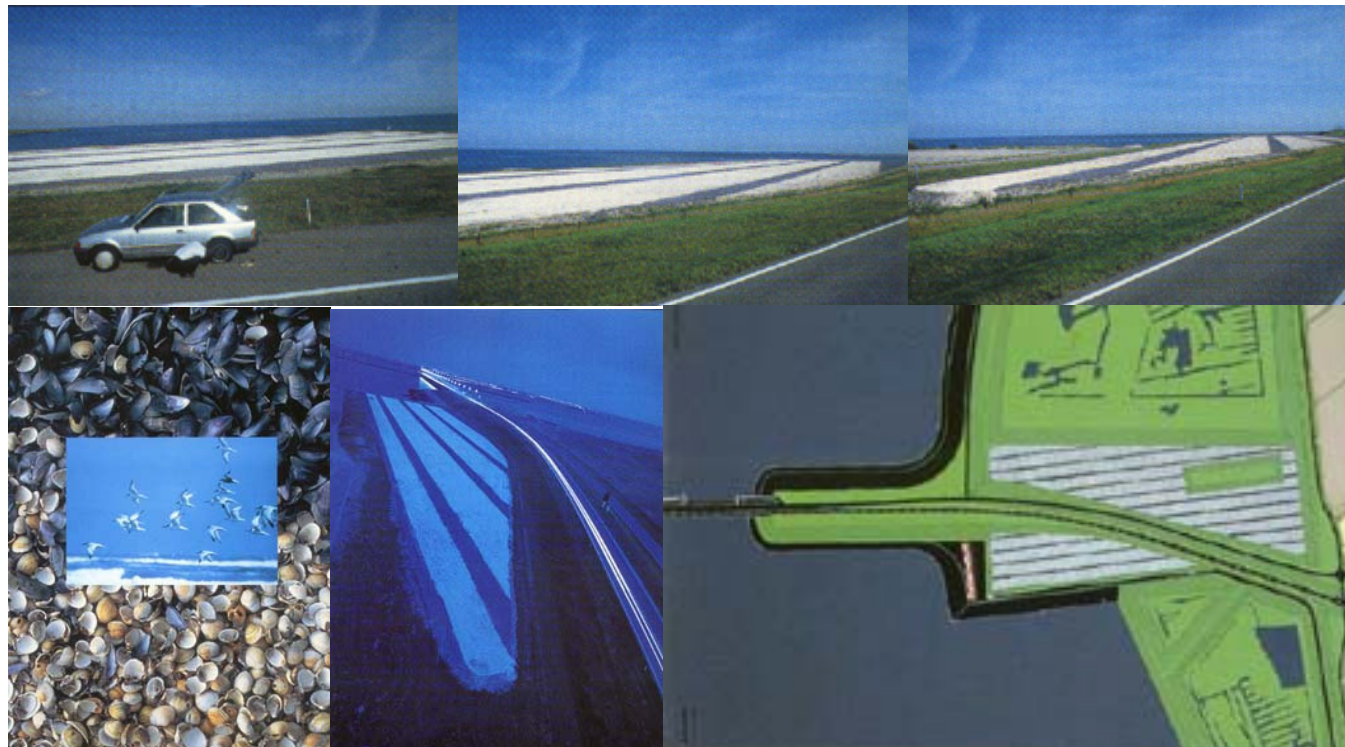
Il progetto in particolare si occupava dell'estuario dello Scheldt Orientale, un'area particolarmente sensibile dal punto di vista paesaggistico e ambientale. Visto che il blocco con una diga tradizionale ne avrebbe cambiato radicalmente la fisionomia ed avrebbe inoltre danneggiato l'industria dei molluschi, vitale per la regione, venne dunque costruita una barriera contro le onde delle tempeste che potesse essere chiusa solo nei casi più gravosi. Nel 1985 i piani per smantellare, una volta completata la barriera, le isole artificiali e le banchine utilizzate durante il lavoro di costruzione per il lavoro, vennero abbandonati per mancanza di fondi.

West 8 nel 1990 è incaricato di trasformare i depositi di sabbia in dune artificiali. Alla proposta di piantumare le dune suggerita dal committente, West 8 propone di appiattire i depositi di sabbia creando vasti plateaux per

- creare l'esperienza di attraversamento del paesaggio (“you are going trough the estuary”)
- creare l'ambiente ospite ideale per i nidi degli uccelli costieri a costo zero con il materiale di rifiuto dell'industria peschiera. Ogni *plateaux* viene coperto tramite strati di conchiglie di molluschi bianche e nere.
- Modificare l' esperienza dell'attraversamento del paesaggio, con ‘pattern viventi’ di colore bianco e nero.

6

www.archidose.org/Oct00/102300c.html



Eastern Scheldt Storm Surge Barrier, Adrian Geuze/ West 8

PAROLE CHIAVE:

ECOLOGIA, INFRASTRUTTURE, TECNOLOGIA, ADATTAMENTO CLIMATICO, COSTRUZIONI E STILI DI VITA

Scheda b. 'Agronica', Domus Accademy per Philips (A. Branzi, D. Donegani, A. Petrillo, C. Raimondo con T. Ben David)⁷

La città di Eindhoven in Olanda storicamente è stata la sede della Philips, nella quale era impiegata la maggior parte degli abitanti (circa 90%). Dall'inizio degli anni '70 anche Eindhoven è stata coinvolta nel processo mondiale di dismissione delle aree industriali. La dismissione dello Strijp Philips viene effettuata per gradi ed è accompagnata dal progetto del nuovo campus Philips, un centro di ricerca scientifica.

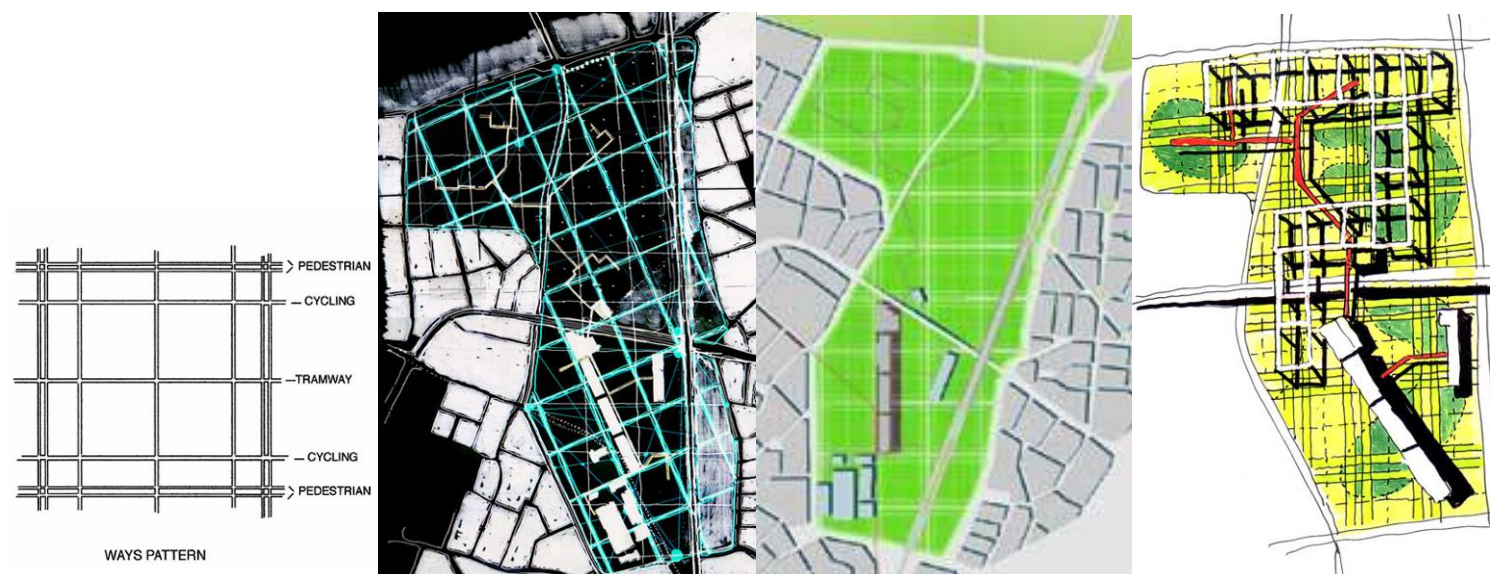
'Agronica di Domus Academy per Philips' (1995) sperimenta l'idea di una trasformazione tramite la libera disposizione di componenti costruttive mobili, disperse in un parco agricolo semi-urbanizzato. Il primo nucleo di lavoro su Eindhoven è stato elaborato da Philips Design e dalla "Bottega dell'Arte" diretta da Stefano Marzano per aprire, con la collaborazione del Comune di Eindhoven, laboratori di ricerca sul futuro della città. Sono stati programmati tre laboratori per porre le basi di meta-progetti più vasti; essi interessano il nuovo passante ferroviario con Peter Eisenman, l'arredo urbano del Centro Storico con l'Atelier Mendini, e lo Strijp Philips con il gruppo Branzi.

Il progetto di Branzi riguarda uno dei cunei agricoli (lo Strijp Philips) che attorniano il nucleo della città, creando una rete incrociata che suggerisce la creazione di una 'interconnessione verde passante. Pur preservando le caratteristiche tipologiche dello Strijp Philips, il progetto propone un modello discontinuo rispetto a quello della città, per creare un parco agricolo che non diventi elemento di separazione, divisa inizialmente dal recinto di fabbriche e stabilimenti, ma di connessione per le sue varie parti.



'Agronica' Domus Accademy per Philips, Cunei Verdi agricoli a Eindhoven. La Stijps Philips. La "Y" del piano strategico.

“Il disegno del terreno non è stato dunque tracciato con un sistema stradale, ma con un *pattern* di percorsi pedonali, ciclabili e tranviari, una sorta di grande "tartan" di penetrazioni deboli e incrociate, tracciate sull'erba del parco, che costituiscono un tessuto omogeneo di distribuzione leggera, che ricostruisce una attraversabilità totale dell'area. Su questo grande tartan urbano si dispongono in totale autonomia una serie di layers di servizi, costruzioni, giardini, illuminazioni, trasporti specializzati, commerci; layers progettati separatamente e sovrapposti tra di loro.”



‘Agronica’, Domus Accademy per Philips, "Tartan urbano" distributivo. Pattern di percorsi. Prato di supporto

“Sul piano del marketing di questa vasta area sul mercato europeo, è stata proposta la sua predisposizione come territorio protetto per le nuove imprese dell'economia post-industriale, cioè per quelle iniziative imprenditoriali che si sviluppano in maniera pulviscolare, legate alla creatività tecnologica, artistica, progettuale di massa. Esse potrebbero trovare in Eindhoven la loro Silicon Valley europea, cioè un distretto di grande tradizione industriale, già servito da laboratori di ricerca, collegamenti internazionali, campus universitari, integrato dentro a una città storica.

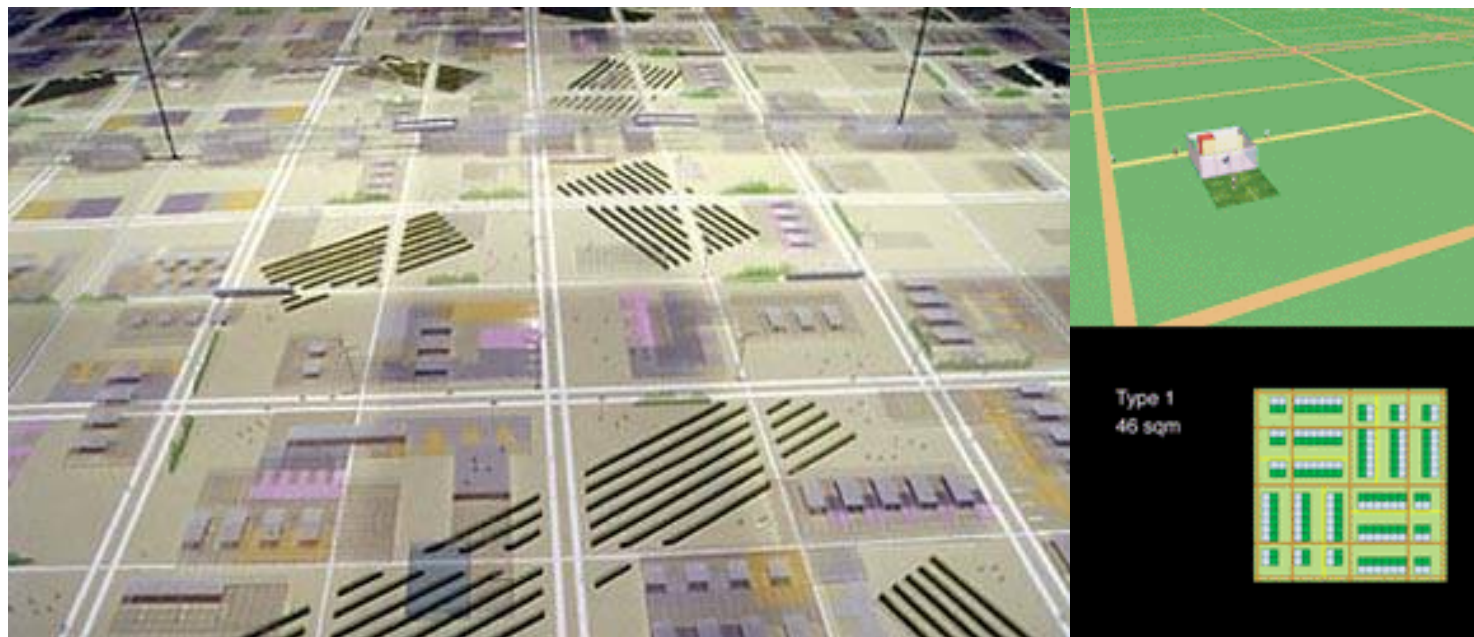
Il progetto guarda all'agricoltura come 'universo di tecnologie naturali complesse, come sistema di trasformazione ambientale...in grado di fornire un modello auto-regolato di produzione industriale basata su energie naturali governabili; dunque una agricoltura

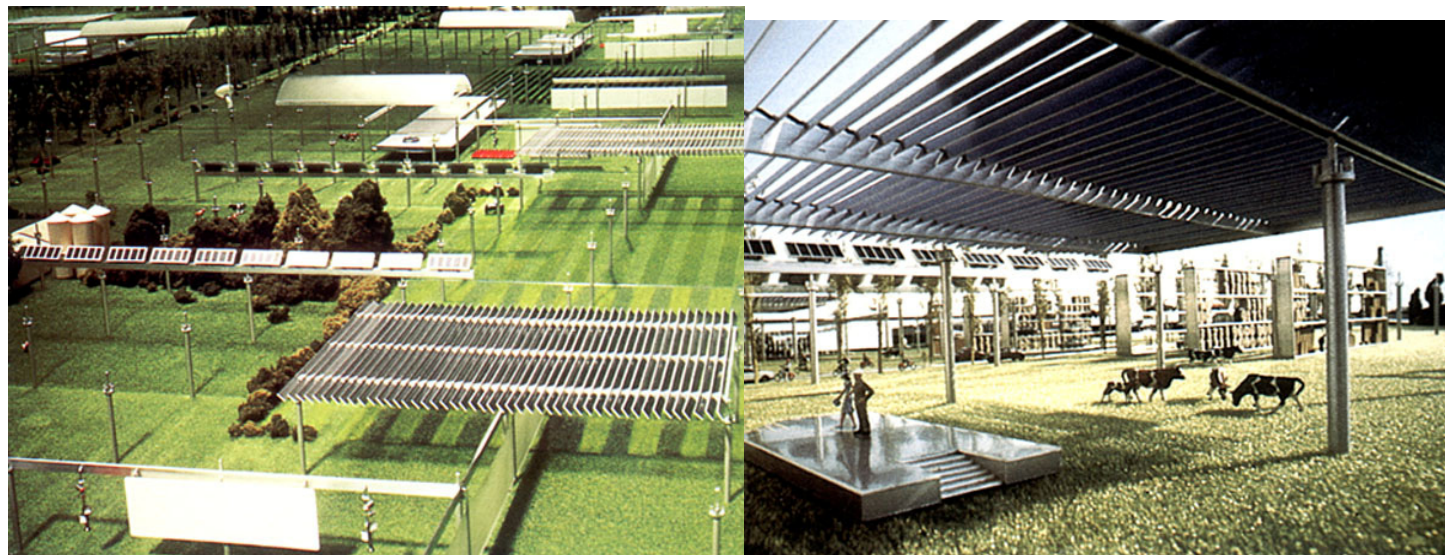
che non rappresenta più il mondo delle tecnologie pre-industriali, ma che al contrario occupa uno spazio nuovo di estrema sofisticazione gestionale e produttiva.

Questo tipo di imprenditorialità giovanile diffusa richiede infatti la realizzazione di intensi spazi relazionali, cioè di un *mix urbano* dove si sovrappongano indifferentemente residenza, ricerca scientifica, laboratori, commercio, tempo libero e produzione agricola. A differenza dei "vecchi zoning" industriali, la "new-economy", come attitudine imprenditoriale di massa, non si attua nei campus separati ma dentro a contesti di informazioni culturali e critiche, come solo il mercato urbano può offrire.

La configurazione programmatica dello Strijp Philips consiste dunque in una griglia distributiva leggera, disposta su un territorio totalmente attraversabile, su cui si dispongono layers specializzati autonomi; un asse di servizi concentrati lungo la ferrovia nord-sud, con teatri, luna-park, centri di ricerca; un sistema diffuso di mulini per lo sfruttamento dell'energia naturale (una *wind farm*); alcuni edifici industriali storici da conservare; l'attuale sistema aereo di distribuzione dell'energia artificiale con la propria centrale di produzione.

La nuova edificazione si attua attraverso un sistema diffuso di prefabbricazione leggera, facilmente trasformabile e smontabile, adeguata a programmi d'uso reversibili secondo quella filosofia che possiamo definire caratteristica dei modelli di urbanizzazione debole.”





'Agronica', Domus Accademy per Philips, A. Branzi, D. Donegani, A. Petrillo, C. Raimondo con T. Ben David

PAROLE CHIAVE:

REVERSIBILITA' e RIFORMABILITA, AUTO-REGOLAZIONE, ENERGIE DEBOLI, STAGIONALI, ECO-COMPATIBILI, DIFFUSE, MICROSYSTEMI DI SERVIZI E DI RELAZIONI

La valorizzazione delle risorse turistiche, con l'isola dell'Asinara quale punto di lancio di Porto Torres nel mercato turistico nazionale ed internazionale.

Inquadramento:

L'assunzione dell'ambiente, inteso come natura, storia e cultura dei luoghi, diventa punto cardine del terzo progetto bandiera, in quanto nucleo centrale dell'intero progetto del territorio. La tutela del paesaggio e la salvaguardia dell'ambiente naturale sono infatti elementi prioritari nelle politiche di gestione del territorio. Le risorse ambientali e quelle storico-culturali concorrono alla caratterizzazione dell'identità di un luogo, perciò l'uso sostenibile e la valorizzazione di tali risorse sono alla base dello sviluppo integrato delle potenzialità del territorio.



Il comune di Porto Torres occupa una posizione privilegiata nel golfo dell'Asinara e vanta una straordinaria dotazione di emergenze storiche, culturali e ambientali che costituiscono una potenziale risorsa turistica di grande rilevanza.

Attualmente esiste invece la condizione di un turismo di puro transito: risulta determinante dunque l'opportunità di trattenere una parte dei flussi che già gravitano in tutto il territorio di Porto Torres attraverso la definizione di una strategia che si dispieghi su più ambiti tematici.

Le aree protette di grande valenza ambientale, quali l'isola dell'Asinara, Parco Nazionale ed Area Marina Protetta, l'isola Piana sito di importanza comunitaria, ma anche la fascia costiera antistante la città, compresa tra lo Stagno di Pilo e la Spiaggia di Platamona, possono rappresentare, nel rispetto delle esigenze di salvaguardia dell'ambiente, un'occasione di sviluppo, un elemento trainante per il turismo dell'intero territorio comunale. D'altra parte il degrado generalizzato dovuto ai comparti industriali in gran misura dismessi rappresentano un freno per l'opzione turistica.

Attraverso il miglioramento delle condizioni delle aree degradate si può



implementare la richiesta di turismo ambientale, che attualmente coinvolge solo l'isola dell'Asinara, alla globalità del territorio.

Importante in tal senso può risultare l'attivazione della rete ecologica "Isola Piana", che creando una rete di connessione fra le aree naturalistiche e sviluppando programmi di tutela, sensibilizzazione e salvaguardia ambientale, migliorando l'informazione e l'orientamento della fruizione dei SIC, potrà fornire valide basi per incrementare un turismo sostenibile.

Il patrimonio storico-culturale turritano (Ponte Romano, basilica di San Gavino, area archeologica di Turris Libisonis, il museo Antiquarium) costituisce una risorsa di forte valenza, che richiede attività di promozione e di inserimento in un circuito turistico-museale, interagente con condizioni

ambientali di rara sensibilità.

Risulta di grande rilevanza un progetto di valorizzazione coordinata delle importanti emergenze storico-archeologiche esteso all'area intercomunale di Porto Torres, Stintino, Alghero e Sassari.

Questo sviluppo, unito ad un processo di sensibilizzazione della popolazione stessa, potrebbe portare al coinvolgimento in termini occupazionali di numerose figure specializzate nei settori del turismo e dell'ambiente.

Come prima azione promozionale in tal senso, l'attivazione del servizio di trasporto di persone e merci nell'arcipelago dell'Asinara rappresenta un concreto avvio: per raggiungere il Parco Nazionale si può arrivare dal porto di Porto Torres a Fornelli a bordo di traghetti pubblici pagando un biglietto low-cost.

Le tematiche legate al turismo ambientale e culturale hanno riscontrato un interesse allargato durante il processo di partecipazione pubblica, dal quale sono emerse diverse ipotesi di sviluppo per il settore suddetto:

- promozione e valorizzazione dei siti di interesse archeologico e storico, attraverso il coinvolgimento delle associazioni culturali
- progettazione integrata del waterfront per la valorizzazione di archeologia portuale medievale e aragonese
- sviluppo e promozione dell'ittiturismo
- promozione del turismo ambientale ed ecosostenibile
- aumento dei punti di approdo compatibili all'isola dell'Asinara

Il progetto bandiera “La valorizzazione delle risorse turistiche, con l'isola dell'Asinara quale punto di lancio di Porto Torres nel mercato turistico nazionale ed internazionale” trova una motivazione condivisa nella consapevolezza che i principi dello sviluppo sostenibile, nell'ambito turistico hanno maturato una forte attrazione ai temi della eco-compatibilità che ascrive all'ambiente il ruolo di principale attrattiva per le destinazioni turistiche come condizione di una fruibilità generale del territorio che pertanto diventa strumento di crescita competitiva della propria offerta.

L'efficacia delle politiche di sviluppo sostenibile è indirizzata attraverso la crescita di una partecipazione consapevole dei cittadini, di cui l'industria turistica può diventare un rilevante strumento di diffusione.

Sotto il profilo del turismo ambientale andrebbe potenziata la capacità di approdo all'isola attraverso ad esempio pontili galleggianti stagionali e amovibili collegati ai moli di ormeggio attuali.

All'Asinara l'ormeggio dei traghetti e degli altri mezzi di trasporto avviene sul molo del Porto di Fornelli destinato attualmente ad accogliere i visitatori.

Gli altri luoghi di approdo naturale sono il Porticciolo di Cala Reale o di Cala d'Oliva. Le banchine di Cala d'Oliva e quella di Fornelli sono state restaurate strutturalmente nel 1998 dall'Ente Parco dell'Asinara con l'obiettivo congiunto della fruizione dei beni ambientali e storico-archeologici locali.

Un'ipotesi progettuale compatibile con gli usi protetti e la salvaguardia dell'ambiente potrebbe essere quella di posizionare, in tangenza alle banchine d'ormeggio esistenti, un sistema flessibile di pontili galleggianti stagionali.

Opportunità e criticità:

Le risorse del territorio che potrebbero maggiormente favorire lo sviluppo del progetto:

- Localizzazione geografica privilegiata
- Localizzazione dei poli attrattori nella fascia costiera
- Istituzione del Parco dell'Asinara
- Presenza di numerosi attrattori naturalistici come i SIC
- Presenza di numerose emergenze storico-archeologiche

Tra le criticità vanno considerate:

- Degrado ambientale dovuto al polo industriale di produzione chimica ed energetica

- Delicato equilibrio ambientale di contiguità tra il Porto industriale e le aree protette ed archeologiche
- Mancanza di figure professionali specializzate nel settore ambientale e turistico

Temi e Obiettivi del progetto:

I temi e gli obiettivi del progetto risultano pervasivi e integrati nella intenzionalità dei soggetti plurimi coinvolti specificamente nella fase di ascolto e ripetutamente richiesti da parte degli attori locali oltre le logiche tradizionali di addizione di requisiti.

a. Attivazione economica e sostenibile delle aree naturalistiche di pregio (progetto integrato)

La presenza nel golfo dell'Asinara di aree dal particolare interesse ambientale quali il Parco Nazionale dell'Asinara, e i SIC "Coste e isolette a Nord-ovest della Sardegna", "Stagno di Pilo e Casaraccio", "Isola Piana" e "Isola dell'Asinara" può favorire la creazione di una Rete Ecologica, che opportunamente gestita può fornire l'informazione, la sensibilizzazione l'orientamento alla fruizione dei SIC, al fine di incrementare il turismo sostenibile, limitando i comportamenti e le attività economiche dannose.

Il turismo nelle aree naturali può essere trasformato in ecoturismo di punta, un turismo che protegge e sostiene natura e culture sensibili; con questa prospettiva, le azioni previste all'interno del Parco dell'Asinara e del SIC "Isola Piana" riguardano interventi per la tutela della diversità biologica degli habitat e delle specie, interventi di conservazione, manutenzione, recupero e restauro del paesaggio, realizzazione di orti botanici e vivai per la coltivazione di specie endemiche locali con fini di conservazione, ricerca ed utilizzo in interventi di recupero di ecosistemi degradati, interventi formativi rivolti ad enti locali, interventi di stimolo alla creazione di azioni coordinate e relazioni di collaborazione tra gli enti della Rete Ecologica, azioni di informazione, educazione e sensibilizzazione ambientale.

b. Sviluppo dell'ittiturismo (progetto integrato)

Nell'ottica di un turismo eco-compatibile trova spazio la promozione di servizi di ospitalità, ricreativi, didattici e culturali, finalizzati alla corretta fruizione degli ecosistemi acquatici, e alla valorizzazione degli aspetti socio-culturali delle imprese ittiche e dell'acquacoltura, come contemplato nell'attività dell'ittiturismo.

In particolare l'obiettivo è quello di sensibilizzare, informare e motivare la categoria dei pescatori ad operare in sinergia con idee

innovative capaci di abbracciare l'intero golfo dell'Asinara, promuovendo un'attività di ricezione ed ospitalità, attraverso l'utilizzo delle proprie abitazioni, adeguatamente ristrutturate o appositamente acquisite, e l'offerta di servizi di ristorazione e degustazione dei prodotti tipici delle marinerie italiane, quale valida alternativa alla crisi del settore pesca.

In tal modo, promuovendo la valorizzazione delle strutture e delle infrastrutture della pesca ed in particolare per l'ittiturismo, si creano i presupposti per una crescita professionale da parte degli operatori che va oltre l'attività di cattura del pesce e diversificando il prodotto turistico può fornire la chiave di sviluppo e attrazione del turismo costiero.

c. Realizzazione di approdi stagionali nel Parco dell'Asinara con pontili galleggianti

Nell'ipotesi di potenziamento del numero dei posti barca, negli approdi dell'isola, in sostituzione dei pontili fissi tradizionali, non in linea con le attuali condizioni legislative di protezione e compatibilità ambientali, la dislocazione di elementi galleggianti leggeri stagionali e amovibili, relazionati con le strutture di approdo esistenti può rappresentare una soluzione possibile di impatto ambientale e paesaggistico contenuto, con un'opportuna regia di collocazione e rimozione adeguate ai requisiti di programmazione ittiturismo.



d. Creazione di un sistema informativo interattivo di supporto per l'esplorazione del Parco dell'Asinara. (progetto integrato)

L'obiettivo specifico del progetto (è quello di promuovere la cultura e l'educazione ambientale attraverso la tutela e conservazione dei complessi forestali e la valorizzazione delle risorse naturali, ambientali e culturali presenti nei territori, al fine di promuovere la competitività e lo sviluppo socio-economico;

l'idea di sviluppare una serie di servizi, campagne di comunicazione, percorsi tematici attraverso la ricostruzione tridimensionale dell'area del parco, mira a promuovere la conoscenza del territorio sotto diversi punti di vista.

e. Incremento delle strutture ricettive interattive con l'ambiente

Il progetto prevede la realizzazione di un'espansione residenziale per vacanze annucleata, di cui potrebbe far parte un albergo (resort) eco-sostenibile, in grado di incrementare la ridottissima capacità ricettiva attuale di Porto Torres.

L'intervento dovrà dialogare in modo armonico con l'ambiente, sia dal punto di vista costruttivo, attraverso una progettazione che rappresenti i valori isolani dell'architettura spontanea e tradizionale, sia nelle scelte di gestione.

Il complesso potrebbe inserirsi in un ambiente naturale, offrendo ai turisti vaste aree di verde e panoramiche visuali delle coste che si affacciano sul golfo dell'Asinara.

La qualità dell'albergo garantita dalla categoria medio-alta e dalle scelte di gestione eco-compatibili, ne farebbero sicuramente una destinazione di turismo ambientale, balneare-estivo, ma anche d'affari durante tutta la durata dell'anno.

D'altra parte il territorio di Porto Torres è caratterizzato anche da aree rurali, nell'ambito dello sviluppo e trasformazione di dette zone, si può inserire il progetto di un sistema turistico che valorizzando e promuovendo le valenze territoriali, storiche e culturali delle aree rurali interne, sia in grado di fornire strutture ricettive e nuove forme di turismo sostenibile ad identità rurale, quali l'offerta agrituristica, rivolta a quei visitatori che per motivi ambientalistici e/o economici trovano nelle strutture agrituristiche un'accoglienza adeguata alle loro aspettative e possibilità economiche.

Per quanto riguarda l'isola dell'Asinara, l'intesa tra la Regione Sardegna, la Provincia di Sassari e i Comuni di Sassari, Alghero e Porto Torres, prevede la valorizzazione dell'isola e delle sue preesistenze, attraverso la promozione di un bando per la concessione delle strutture di Cala d'Oliva e Cala Trabuccato, (di prossima stesura).

L'intervento è volto al recupero dei borghi delle due cale, e riconversione delle volumetrie esistenti a Cala d'Oliva a strutture ricettive compatibili e interattive con il parco.

f. Conversione delle strutture carcerarie in centro benessere con versanti autocognitivi e di meditazione

La presenza di un patrimonio naturale e incontaminato nell'isola dell'Asinara fornisce il luogo e l'atmosfera ideali ad accogliere un turismo volto oltre che al godimento delle bellezze naturali, anche alla cura del proprio io nella sua totalità, all'interno di un'area benessere che offra terapie rilassanti e curative per il corpo (talassoterapia, aroma terapia delle erbe officinali) e attività di meditazione e autoconoscenza per la rigenerazione dello spirito (yoga, etc).

Il complesso carcerario potrebbe essere perciò riconvertito e ospitare al suo interno un centro benessere naturale di nuova concezione che favorisca il dialogo tra la mente e il corpo anche grazie alla presenza degli scenari offerti dal parco.



g. Realizzazione del parco fluviale del Rio Mannu con percorsi di interesse naturalistico

L'intervento di riqualificazione delle aree prospicienti il Rio Mannu, rientra in un progetto più generale di riqualificazione del sistema ambientale delle aree umide, volto al recupero della loro funzionalità ecologica e alla promozione della fruizione culturale, turistica, naturalistica, ricreativa dei luoghi attraverso una programmazione e gestione integrata.

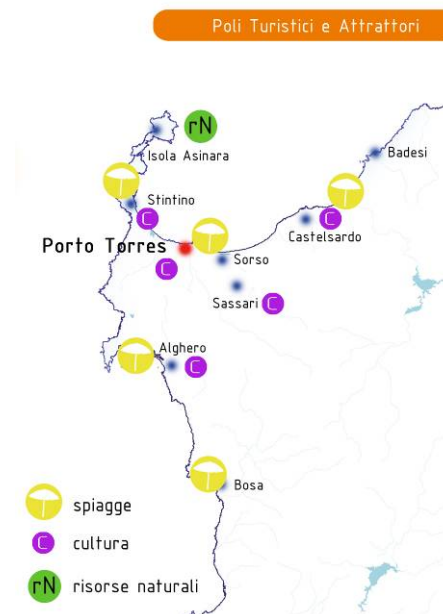
L'intervento rientra anche nell'ambito della ricerca di connessioni ecologiche tra le zone e le aree interne attraverso i corridoi fluviali

del Fiume Santo e del Rio Mannu: in particolare, qualificare la fascia di pertinenza del corso del fiume con finalità dedicata all'istituzione di un parco fluviale intercomunale che preveda l'integrazione tra le aree rurali ed i centri abitati.

h. Creazione di un percorso attrezzato che colleghi i diversi siti di interesse archeologico, storico e culturale del territorio comunale e provinciale

La città di Porto Torres è ricca di emergenze storico- archeologiche e culturali; l'intervento si sviluppa in termini di educazione alla storia della città e promozione del patrimonio archeologico della Sardegna lungo un percorso turistico, storico e culturale possibile grazie alla stretta correlazione spaziale e temporale di alcuni siti di interesse.

Integrare tali percorsi e programmi culturali con quelli degli altri comuni del Nord Ovest della Sardegna, attraverso la creazione di relazioni stabili tra i principali soggetti che si occupano di promozione e valorizzazione culturale, potrebbe costituire per la città un valore aggiunto dal punto di vista del turismo culturale.



In proiezione:

Dispiegamento di una strategia su ambiti tematici interconnessi per la fruizione turistica dei beni culturali-ambientali per la fascia costiera tra lo Stagno di Pilo e la spiaggia di Platamona attraverso interventi di riqualificazione ambientale.

Coordinamento interfacciato per la valorizzazione dei beni storico-archeologici nell'area intercomunale estesa di Porto Torres Stintino, Alghero e Sassari.

Attrezzatura per un turismo ecocompatibile del Parco Nazionale dell'Asinara mediante riconversione delle volumetrie carcerarie in strutture ricettive e wellness-centre e realizzazione di approdi galleggianti stagionali amovibili.

