



VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2024**, il giorno **12** del mese di **gennaio** in Cagliari, alle ore 12:00, giusta convocazione del Presidente – prot. n. 257 del 04.01.2024 - si è riunito il **COMITATO DI GESTIONE DELL'ADSP DEL MARE DI SARDEGNA** per trattare gli argomenti compresi nel seguente Ordine del Giorno:

1. Approvazione verbale seduta del 30 novembre 2023;
2. Approvazione Piano Operativo Triennale 2024-2026;
3. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

<i>Componenti Comitato di gestione</i>		Presenti	Assenti
ENTE	RAPPRESENTANTE		
Presidente AdSP del Mare di Sardegna	Prof. Avv. Massimo Deiana (in presenza)	X	
Direttore Marittimo del porto sede dell'AdSP	Amm. Mario Valente (in presenza)	X	
Su designazione del Direttore Marittimo: - Rappresentanti dell'Autorità Marittima Competente designati dal Direttore Marittimo in ordine ai temi trattati in relazione ai porti compresi nell'Autorità di Sistema Portuale	- Direzione Marittima Olbia C.F. (CP) Marcello Monaco (da remoto) - Capitaneria di Porto di Oristano C.F. (CP) Federico Pucci (da remoto) - Ufficio Circondariale Marittimo di Arbatax T.V. (CP) Mattia Caniglia (da remoto) - Comando CIRCOMARE Golfo Aranci T.V. (CP) Giorgio Palmerini (da remoto) - Ufficio Circondariale Marittimo di Portoscuso T.V. (CP) Giulia Burchielli (da remoto) - Capitaneria di Porto di Porto Torres C.F.(CP) Giuseppe Cannarile (da remoto) - Capitaneria La Maddalena C.F. (CP) Emiliano Santocchini (da remoto) - Delegazione di spiaggia Santa Teresa Gallura C° 2 Cl. Cristiano Soriga (da remoto)	X X X X X X X	
Componente designato dalla Regione Autonoma della Sardegna	Designazione non pervenuta		
Componente designato dalla Città Metropolitana di Cagliari	Prof. Massimiliano Piras (in presenza)	X	



Componente designato dal Comune di Olbia	Designazione non pervenuta		
Componenti del Collegio dei Revisori		Presenti	Assenti
Collegio dei Revisori	Dott. Giovanni Logoteto (da remoto)	X	
Collegio dei Revisori	Dott. Giuseppe De Turrìs (da remoto)	X	
Collegio dei Revisori	Dott. ^{ssa} Alessandra Toparini (da remoto)	X	

Presiede la riunione il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna Prof. Avv. Massimo Deiana, con l’assistenza del Segretario Generale Avv. Natale Ditel, Dott.ssa Federica Cannas Responsabile Ufficio di Presidenza e Supporto Comitato di gestione e Organismo di partenariato della risorsa mare.

Il Presidente, verificata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta alle ore 12:10.

PUNTO NUMERO 1 ALL’ORDINE DEL GIORNO: APPROVAZIONE VERBALE SEDUTA DEL 30 NOVEMBRE 2023

Il Presidente introduce il primo punto all’ordine del giorno, ossia l’approvazione del verbale della seduta precedente e, non essendovi osservazioni, lo sottopone alla votazione del Comitato, che lo approva all’unanimità.

PUNTO NUMERO 2 ALL’ORDINE DEL GIORNO: APPROVAZIONE PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2024-2026

Il Presidente illustra l’argomento di cui al punto numero due all’ordine del giorno e spiega che il Piano operativo triennale, così come previsto dall’articolo 9 della legge n. 84/1994, è lo strumento cui si intende riservare grande rilevanza e valenza strategica, in funzione della definizione delle linee di sviluppo delle attività portuali e logistiche.

Afferma che il Piano operativo triennale sottoposto all’attenzione del Comitato ha il complesso e delicato compito di ragionare su un triennio cruciale come quello 2024-2026, nel quale dovranno essere portate a termine le opere finanziate dal PNRR, dovrà essere completato il processo programmatico del DPSS e si comincerà a definire gli strumenti pianificatori (PRP) di ciascuno degli otto scali che compongono il Sistema portuale sardo.

Sottolinea che il POT ha quindi la missione, l’ambizione e la responsabilità di fornire l’ispirazione programmatica del futuro sistema portuale dell’Isola e, per farlo, analizza la storia e le dinamiche settoriali recenti ed attuali, facendo i conti con la dotazione infrastrutturale esistente e quella prospetticamente necessaria.

Spiega che la legge n. 84/1994 non ha mai fornito, né nella sua versione originale, né nelle recenti modifiche, una definizione di “Piano operativo triennale”, limitandosi ad indicare solo i termini e le modalità della sua adozione. Il POT negli ultimi decenni è in larga parte stato inteso come un documento preordinato alla pianificazione delle opere portuali, in cui venivano descritti gli interventi già realizzati ed individuati quelli da realizzare nei tre anni di riferimento, apportando gli aggiornamenti del caso, possibilmente sincronicamente con il programma triennale.



Ricorda che sin dal suo primo POT, quello del triennio 2018-2020, la neoistituita Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna ha colto la necessità di superare la valenza strettamente “infrastrutturalistica” attribuita al Piano per trasformarlo in un vero strumento di indirizzo strategico a 360°.

L’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, sin dal 2018, ha attribuito al POT il compito di definire gli indirizzi strategici in grado di far funzionare e sviluppare una “macchina organizzativamente complessa” sorta dalla volontà del Legislatore del 2016, come appunto un’authority di sistema portuale. Ad esso si è inteso riservare, quindi, il compito di definire le linee strategiche dell’Ente per l’arco temporale di riferimento, in coordinamento con tutti gli ulteriori strumenti di pianificazione previsti dal relativo quadro normativo.

Afferma che il terzo Piano operativo non può però essere definito “nuovo”. Nuovi sono i suoi contenuti, le scelte, le proposte. In realtà esso rappresenta il terzo tassello di un trittico novennale che ha preso appunto avvio nel febbraio del 2018 e che si concluderà nel dicembre del 2026. Se nel POT “Uno” l’ostacolo da superare era quello di dare avvio ad un ente per molti aspetti sconosciuto, partendo dai pilastri costitutivi, rappresentati dall’hardware, dal software e dalle risorse che lo componevano, il POT “Due” ha, invero, definito gli elementi che avrebbero contribuito a spingere l’Autorità fuori dalla crisi pandemica (ELICA). Ora, al POT “Tre” è rimesso l’onere di fornire rinnovato propellente (FUEL) per muovere la macchina organizzativa in termini di fattori innovativi e di sviluppo, che si auspica non limitati esclusivamente all’arco temporale di riferimento.

Afferma che il POT 2024-2026 chiude pertanto un ciclo novennale avviato nel 2018 di pianificazione strategica della neoistituita Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna, in cui ogni tassello conserva una propria valenza, peraltro rinnovata nei Documenti successivi.

Sottolinea che in un contesto di pianificazione generale, il POT assume, tra i diversi strumenti dell’Ente, una posizione di “primazia coordinata”, nel senso che ad esso sono riservate le funzioni primarie di indirizzo politico, ferme restando le attribuzioni specifiche che le diverse normative attribuiscono ad altri documenti di pianificazione. Di qui i riflessi che il POT riverbera necessariamente nei confronti del DPSS, nonché del Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO). In particolare, proprio verso il PIAO viene esercitata dal POT quella azione di *input* strategico che altrimenti non sarebbe rinvenibile in altro strumento a disposizione dell’Ente. Se nel PIAO vengono individuate le azioni concrete che dovranno essere poste in essere annualmente dall’Ente per pianificare gli ambiti di intervento, comuni a tutte le pubbliche amministrazioni, è proprio con il Piano operativo triennale che queste azioni ricevono il necessario impulso politico, grazie al quale potrà essere caratterizzata la volontà dell’Autorità.

Afferma che il POT 2024-2026 si alimenta dell’esperienza del passato e delle *best practices* sperimentate nei due precedenti Piani, aggiungendo nuovi ed ulteriori elementi di sviluppo in grado di alimentare come un propellente (FUEL) il dispositivo propulsivo (ELICA) dell’azione della macchina organizzativa.

Illustra la strutturazione secondo la quale è articolato il Documento.

Nella Parte Prima, dopo un’approfondita analisi del contesto in cui si muove il Piano e, conseguentemente, l’Ente, vengono presi in considerazione i tre pilastri dell’Apparato organizzativo complesso. Nella componente “hardware”, dopo una descrizione delle infrastrutture di competenza dell’Autorità, vengono illustrati i diversi interventi previsti nel triennio di riferimento, con un focus sulla componente green, sullo sviluppo dei traffici commerciali e sul comparto della nautica da diporto. Nella sezione “software” viene dato atto delle modalità organizzative dell’Ente e delle azioni che si intenderanno porre in essere per governare



gli asset di competenza. La Parte è chiusa da un esame delle risorse finanziarie disponibili e di quelle che saranno reperite tramite il *fundraising*, nonché da un richiamo alle politiche di HR che l'Autorità sta realizzando.

La Parte Seconda è dedicata all'elemento propulsivo dell'Apparato. In questa sede vengono prese in considerazione le cinque pale dell'ELICA, cui verrà attribuito rinnovato valore mediante l'introduzione di nuovi fattori di sviluppo, sempre inerenti l'ecosostenibilità, il lavoro, l'innovazione, la condivisione e l'accessibilità.

Infine, nella Parte Terza viene introdotto il "FUEL", cioè il propellente che alimenterà, in questo triennio, la spinta dell'ELICA. Sono definiti compiutamente i concetti di Fiducia, Unitarietà, Energia e Long-range, affinché lo sviluppo di queste politiche indirizzi l'Autorità verso il successo della propria azione.

Alle Conclusioni è riservata la *vision* strategica dell'intero Piano.

Proprio nelle conclusioni, considerate la posizione geografica dell'Isola e la sua dotazione infrastrutturale portuale, appaiono chiare e definite le linee di sviluppo di futuri traffici incrementali legati alla dinamica dei flussi di traffico sia orizzontali (Italia-Spagna e v.v.) che verticali (con il Nordafrica).

Su quest'ultima direttrice di traffico in particolare appare opportuno orientare attenzione, sforzi programmatori e investimenti infrastrutturali (come del resto testimoniato dal cantiere del terminal Ro/ro del porto canale di Cagliari). I principali e riconosciuti asset di questo orientamento strategico, oltre alla già citata posizione geografica a poco più di cento miglia dalle coste nordafricane, sono costituiti dalla stabilità politica del nostro Paese, dalla certezza del suo quadro normativo di riferimento, dall'affidabilità dei suoi procedimenti amministrativi, dalla garanzia dei diritti e dalla tutela della sicurezza. Tutto ciò assicura un ordinato transito e sosta delle merci di diverse tipologie (container, semirimorchi, rinfuse, carichi speciali) in un contesto localizzato a poche ore di navigazione da aree con grandissime prospettive di sviluppo, ma non ancora dotate di infrastrutture materiali ed immateriali adeguate. Il nostro sistema portuale si candida a promuovere e intercettare questi traffici e, a tal fine, deve moltiplicare gli sforzi per non essere percepito solo come una serie di meri impianti fisici di approdo/partenza e carico/scarico, ma come un articolato compendio regionale attrezzato e organizzato per la lavorazione, la trasformazione e, in generale, l'attribuzione di valore aggiunto alle merci, utilizzando al massimo i vantaggi derivanti dal regime agevolato delle ZES e delle Zone Franche Doganali intercluse. Anche in tal modo, superando il mero concetto di transshipment, potrà puntare a recuperare interessanti quote di mercato e volumi di traffico nel settore dei carichi unitizzati, che negli ultimi anni ha risentito di affievolito interesse da parte del mercato, il cui recupero continua a rappresentare uno dei nostri più sfidanti obiettivi. Pertanto, l'attuale programmazione e la futura pianificazione sono chiamate a considerare le dinamiche del mercato attualizzate e contestualizzate, secondo una metodologia di analisi strategica che declini il rapporto "traffico/funzione". Processo che si integra ed articola nel redigendo Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS).

In particolare, spiega che per **Cagliari**, è stato programmato il trasferimento entro il 2029 del traffico Ro-Ro e Ro-Pax dal porto storico all'avamposto ovest del porto canale (quello est è invece dedicato alla cantieristica nautica); il potenziamento infrastrutturale del porto canale con prolungamento delle banchine rinfuse, l'allargamento della canaletta di accesso e l'infrastrutturazione degli spazi retrobanchinali. È quindi fisiologicamente concatenata la trasformazione dell'attuale compendio portuale storico, sempre più vocato alla nautica da diporto, alla crocieristica e, non ultimo, a nuovi punti di integrazione mare - tessuto urbano il



cui obiettivo è unicamente il miglioramento della qualità della vita attraverso la libera fruizione di nuovi spazi per lo svago e lo sport, in un ambiente maggiormente salutare nel quale possono coesistere attività portuali meno impattanti (nautica e crociere) e presenza antropica. Rientra, quindi, in questa visione la destinazione del Molo Rinascita (interno ed esterno) al solo traffico crocieristico, con la riqualificazione del terminal e la riorganizzazione dei varchi di security e di accesso alle aree operative. Tutto il compendio compreso tra il Molo Sabauda interno e l'Ichnusa avrà quindi una nuova funzione sulla quale inciderà, in maniera decisa, la riqualificazione dell'ex Stazione marittima che, dal 2025, sarà adibita ai servizi alla nautica da diporto di alto livello. Processo reso possibile grazie ad un project financing, aggiudicato nel 2023, che vede un investimento di capitale privato per oltre 34 milioni di euro. Nell'ottica di rilancio dell'area, si rivelano strategiche le basi poste dagli accordi, firmati nel 2022, con la Marina Militare e la Direzione Marittima di Cagliari per il riposizionamento delle unità militari in aree più idonee. Diportismo nautico, charter, ma anche attività sportive legate al mare che, all'interno del masterplan, trovano casa negli approdi che sorgeranno nel pennello Bonaria (per il quale è stato messo a mare un apposito frangionda), a Sant'Elmo e sulla Banchina Est di San Bartolomeo. Spazi che si incastonano nel rinnovato waterfront cagliaritano, sottoposto dall'AdSP a complesso e radicale restyling. Un lungo percorso ciclo-pedonale e ricreativo che, da Giorgino, passando per la IV Regia, si estende, lungo Su Siccu, fino al parco degli ex Magazzini del Sale. Nuove aree per lo svago, ma anche per attività commerciali, di ristorazione e culturali (si pensi ai locali ex Guardia di Finanza che potranno essere adibiti a deposito/laboratorio/spazio espositivo della Sovrintendenza ai Beni Culturali).

Afferma che **Olbia** riconferma la sua vocazione al traffico passeggeri e mezzi commerciali. Oltre agli interventi di dragaggio e riqualificazione delle banchine dell'Isola Bianca e del porto industriale Cocciani, si prevede una totale revisione e razionalizzazione delle aree di accesso portuale e della viabilità, un'apertura della stazione marittima e delle attività commerciali alla libera fruizione, la riqualificazione dei servizi ai passeggeri e ai crocieristi. Relativamente alla nautica, l'idea progettuale prevede la destinazione dei Moli Brin, Vecchio e Bosazza e delle circostanti aree verso il diportismo, l'ampliamento del distretto della cantieristica nell'area ex Palmera, e la razionalizzazione delle concessioni per nautica nelle due anse del porto interno.

Prosegue, affermando che per **Porto Torres** lo scenario delinea la separazione dei traffici commerciali da quelli dedicati alle rinfuse, con il trasferimento delle Ro-Pax dall'ASI al porto civico che, nell'ambito del massiccio intervento di realizzazione dell'Antemurale, verrà sottoposto a dragaggio per favorire l'ormeggio anche di navi da crociera e ad una revisione totale dei servizi ai passeggeri con l'acquisizione del terminal passeggeri e suo collegamento con l'area sterile, la riqualificazione dell'ex mercato ittico in centro direzionale con uffici dell'AdSP, cluster portuale e pesca. Il porto industriale conoscerà una profonda rivisitazione con la creazione di accosti e ampi spazi dedicati al traffico merci in corrispondenza della radice della diga foranea di ponente.

Per quanto riguarda lo scalo di **Golfo Aranci**, spiega che è prevista una rivoluzione sostanziale, con un cambio di vocazione che introduce la liberazione dalla servitù dei binari delle FS e del cavalcavia, che sarà sostituito con un progetto di nuova viabilità alternativa e funzionale condiviso con Comune e Provincia. Per il porto è previsto l'allungamento della banchina dedicata ai traghetti, l'approfondimento dei fondali per rendere agevole l'accosto di navi da crociera di medie dimensioni e l'ottimizzazione dei servizi della stazione marittima. Relativamente alla nautica, il POT dà ampio spazio alla concertazione con l'amministrazione



comunale per lo sviluppo di nuove attività di rimessaggio e l'individuazione di aree dedicate alla nautica turistica.

Conferma la vocazione merci alla rinfusa nel porto di **Oristano - Santa Giusta** con il potenziamento dei banchinamenti esistenti e delle aree retroportuali. La strategia messa in campo dall'AdSP apre anche all'ipotesi di traffico ro-ro e ai collegamenti ferro – mare con il ripristino della banchina esistente ed il raccordo con la dorsale ferroviaria. Particolare attenzione, visti gli incoraggianti risultati degli ultimi anni, viene dedicata al comparto crocieristico con l'individuazione di un'apposita banchina e relativi servizi ai passeggeri.

Su **Portovesme**, per il quale è confermata la vocazione di collegamento strategico con l'isola di Carloforte, la pianificazione dell'AdSP prevede la creazione di una nuova banchina dedicata ai collegamenti passeggeri ed il dragaggio dei fondali. Interventi che consentono la definitiva eliminazione della commistione con i traffici merci ed il pieno utilizzo, con l'avvio del complesso dragaggio degli specchi acquei di fronte della banchina Est.

Per lo scalo di **Santa Teresa**, infine, in ottica di potenziamento dei traffici con la Corsica, si prevede il prolungamento dell'attuale banchina per consentire la sosta di due unità contemporaneamente e la realizzazione di un nuovo piazzale per i mezzi in imbarco.

Su **Arbatax**, nonostante il recente ingresso nella circoscrizione, l'AdSP ha programmato il potenziamento dell'infrastruttura portuale esistente al fine di consentire l'ormeggio in piena sicurezza a navi anche di grandi dimensioni. Resta, quindi, in primo piano la vocazione di scalo commerciale per il collegamento con i porti della Penisola, crocieristico, stante la crescente domanda da parte di compagnie armatoriali del segmento lusso, ma anche industriale, con il rinnovo, per 14 anni, della concessione al gruppo Saipem che, nello scalo ogliastrino, rappresenta una imprescindibile realtà produttiva.

Ringrazia la struttura dell'AdSP per l'ottimo lavoro svolto ed il Segretario Generale che ha coordinato le attività di redazione del documento.

Il Direttore Marittimo di Cagliari Mario Valente afferma che il Piano ha la sua valenza strategica, ma poi, nel dettaglio, bisogna tenere in considerazione una serie di tematiche, quali il Piano antincendio, la sistemazione della viabilità, l'illuminazione dei porti, etc.

Il Prof. Massimiliano Piras augura di portare a termine con successo quanto previsto nel POT.

La Dott.ssa Alessandra Toparini - Collegio dei Revisori dei Conti, in seguito all'approfondita esposizione del Presidente relativamente alle previsioni sulla consistenza dei traffici internazionali, domanda se sia stato valutato l'impatto dell'applicazione della nuova Direttiva europea sugli ETS, per quanto riguarda la competitività del traffico marittimo.

Il Presidente afferma che l'ETS rappresenta una criticità, se applicata in maniera ottusa, in quanto rischia di privare di competitività in generale il sistema portuale del Mediterraneo e, soprattutto, quello italiano. Il Sistema portuale italiano, infatti, avendo il suo posizionamento geografico interamente nel Mediterraneo, diversamente da altri Sistemi portuali, quali quello spagnolo o quello francese, avrebbe un aumento dei costi per coloro i quali dovessero decidere, per esempio, di fare transhipment nei porti italiani. La Sardegna, tenuto conto che attualmente non gestisce transhipment, viene coinvolta in misura minore, però, porti quali Gioia Tauro, Genova, La Spezia, potrebbero avere riflessi negativi, se non addirittura letali.



Il Dott. Giovanni Logoteto - Presidente Del Collegio Dei Revisori afferma che il Collegio dei Revisori durante la riunione conclusasi poco prima, ha fatto le proprie considerazioni sul Piano Operativo Triennale, apprezzando il lavoro svolto. Afferma che nel POT sono riportate le schede dei principali interventi previsti per i porti dell'Autorità e il quadro di azioni prioritarie per il triennio 2024-2026, nonché i valori dei titoli delle voci di entrata e di spesa, il cui equilibrio è dato da un consistente avanzo di amministrazione che consentirà di dare copertura a tutte le iniziative dell'Ente programmate nel triennio.

Il Presidente informa che l'Organismo di partenariato ha espresso il proprio consensus in merito nella seduta appena conclusa. Sottopone il Piano Operativo Triennale 2024-2026 alla votazione del Comitato, che approva all'unanimità.

PUNTO NUMERO 3 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI

Il Presidente introduce le varie ed eventuali e chiede al Comitato la possibilità di inserire all'ordine del giorno un argomento che, per ragioni di urgenza che spiegherà, non è stato possibile inserire, ossia la "Destinazione d'uso degli specchi acquei in località Su Siccu".

Il Comitato di gestione con una delibera del luglio 2021 ha stabilito di destinare ad alcune attività ritenute particolarmente degne di tutela, alcuni degli specchi acquei di Su Siccu, in cui si sta realizzando un approdo turistico.

Quindi, è stata dedicata una parte del Pennello Bonaria alla nautica da diporto, e una parte al charter, perché il charter nautico, che vede la Sardegna quale meta particolarmente importante, ha un numero rilevante di operatori, che finora hanno operato in parte negli approdi di via Roma, che a breve dovranno essere liberati, con l'avvio dei lavori del project nella vecchia stazione marittima.

A seguito di indagini geognostiche è risultato necessario effettuare urgenti interventi manutentivi del Pennello Bonaria, con particolare riferimento ad un consolidamento statico, stante le fessurazioni riscontrate nella parte mediana del molo di radice, la cui situazione non risultava nota al momento dell'avvio della procedura per l'assentimento in concessione demaniale marittima dei predetti spazi. Preso atto della tempistica necessaria al reperimento dei fondi ed all'esecuzione dell'intervento, afferma che non risulta pertanto possibile, allo stato attuale, proseguire l'iter istruttorio finalizzato all'assentimento in concessione demaniale marittima degli spazi sul Pennello Bonaria. Nel contempo, è necessario individuare, per quanto concerne il charter professionale, uno spazio alternativo nella stessa Zona A del Piano Regolatore Portuale da destinare alla suindicata finalità, al fine di non arrecare svantaggi ad un settore che rappresenta una realtà importante nell'ambito della portualità cittadina, che genera un indotto rilevante nel comparto turistico ricreativo e contribuisce a rafforzare l'offerta turistica complessiva del territorio. Trattandosi di un'emergenza, della quale ci si è avveduti non più di poche settimane prima e considerato che a breve inizieranno i lavori presso l'ex stazione marittima, e, quindi, dovranno essere spostati tutti i charteristi, è urgente dare una risposta. A seguito della ricognizione degli spazi esistenti nella Zona A del Piano Regolatore Portuale, è stato rilevato che l'unico spazio che gode di autonomia funzionale e che risulta idoneo ad ospitare un congruo numero di unità, risulta essere lo specchio acqueo ubicato ad ovest del Molo S. Elmo. In data 31.12.2023 sono scadute le concessioni demaniali marittime assentite in Località Su Siccu del Porto di Cagliari, al fine di mantenere e gestire spazi dedicati alla promozione e sviluppo delle attività sportive connesse alla nautica da parte di soggetti senza finalità di lucro. Si ritiene opportuno individuare, nella Zona



A del Piano Regolatore Portuale del Porto di Cagliari, gli spazi da destinare esclusivamente alle predette attività, stante la valenza delle stesse sotto il profilo dell'interesse pubblico, espressamente riconosciuto dal legislatore e in considerazione, inoltre, del fatto che il Porto storico di Cagliari ha già destinato ampi spazi alla nautica da diporto per l'ormeggio di unità private e con finalità commerciali nelle Zone A e D del PRP. Si ritiene che possano essere individuati, quali spazi da destinare alle predette finalità, gli specchi acquei attualmente occupati per gli stessi scopi ubicati tra il Pennello Bonaria lato est ed il Molo S. Elmo lato ovest che si sono dimostrati idonei allo svolgimento di tali attività.

Quindi, sottopone al Comitato l'argomento, affinché possa deliberare di revocare l'avvio della procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento in concessione demaniale di aree e specchi acquei nel Pennello Bonaria e di dare mandato al Presidente, affinché sia emanata un'ordinanza che stabilisca le specifiche destinazioni degli specchi acquei della Zona A del Piano Regolatore Portuale del Porto di Cagliari, al fine di garantire lo svolgimento delle diverse attività connesse alla nautica da diporto. In particolare: gestione di spazi dedicati all'ormeggio di unità da diporto ad uso privato; gestione di spazi dedicati all'ormeggio di unità da diporto a fini commerciali (charter professionale); gestione di spazi dedicati alla promozione e sviluppo delle attività sportive connesse alla nautica da parte di soggetti senza finalità di lucro.

Nelle more dell'approvazione del piano attuativo della Zona A del Piano Regolatore Portuale, restano valide, per la suddetta zona, le disposizioni di cui all'Ordinanza Presidenziale n. 41 del 06.12.2022, avente ad oggetto "Disposizioni transitorie concernenti l'utilizzo delle zone demaniali marittime soggette alla pianificazione attuativa prevista nella Zona A del Piano Regolatore Portuale del Porto di Cagliari", per quanto concerne la durata delle concessioni demaniali marittime e le condizioni a cui le stesse sono rilasciate e/o rinnovate.

In ultimo, ricorda al Comitato di Gestione che nel luglio del 2023 è stato inaugurato, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture, il distretto della cantieristica. Nel mese di dicembre 2023 è stato ottenuto il collaudo dell'opera, quindi si sta predisponendo un invito a presentare manifestazioni di interesse. Nei giorni precedenti sono stati conclusi i lavori di un complesso tavolo tecnico con la Soprintendenza e l'Ufficio paesaggistico della Regione ed è stato definito il layout di tutte le infrastrutture che potranno essere costruite nel distretto della cantieristica. Quindi, nel brevissimo termine verrà esitata anche la procedura ad evidenza pubblica volta ad ottenere le domande di manifestazione di interesse per la domanda di concessione aree nella cantieristica.

Non essendovi ulteriori interventi, ringrazia il Comitato per la partecipazione e coglie l'occasione per formulare i migliori auguri per le prossime festi. Dichiarata conclusa la seduta alle ore 13:05.

Il Segretario Generale
Avv. Natale Ditel

Il Presidente
Prof. Avv. Massimo Deiana