



VERBALE DI RIUNIONE

L'anno **2024**, il giorno **12** del mese di **gennaio** in Cagliari alle ore 10:00, giusta convocazione del Presidente - nota n. 255 del 04.01.2024 -, si è riunito **l'Organismo di partenariato della risorsa mare dell'AdSP del Mare di Sardegna** per trattare gli argomenti compresi nel seguente Ordine del Giorno:

1. Approvazione Piano Operativo Triennale 2024-2026;
2. Varie ed eventuali.

Alla riunione sono presenti:

		Presente	Assente		Presente	Assente
Presidente AdSP	Massimo Deiana	X				
Direzione Marittima di Cagliari	C.F. (CP) Fernando Fanari	X				
Direzione Marittima di Olbia	C.F. (CP) Marcello Monaco	X				
CATEGORIA/OO. SS.	MEMBRO EFFETTIVO			MEMBRO SUPPLENTE		
a) un rappresentante degli armatori	Francesco Del Giudice Edoardo Cossu Grondona		X	Luca Brandimarte Francesco Beltrano		
b) un rappresentante degli industriali	Antonello Argiolas		X	Giuseppe Ruggiu		
c) un rappresentante degli operatori di cui agli articoli 16 e 18	Giancarlo Acciaro	X		Antonio Di Monte		
d) un rappresentante degli spedizionieri	Salvatore Plaisant	X		Giovanni Fanciulli		
e) un rappresentante degli operatori logistici intermodali operanti in porto	Antonio Musso			Stefano Fercia	X	
f) un rappresentante degli operatori ferroviari operanti in porto	Pier Paolo Olla		X	Silvia Cavaliere		



g) un rappresentante degli agenti e raccomandatari marittimi	Vincenzo Brandi	X		Marco Argiolas		
h) un rappresentante degli autotrasportatori operanti nell'ambito logistico-portuale	Sandro Concas	X		Roberto Acciario		
i) tre rappresentanti dei lavoratori delle imprese che operano in porto	- Marco Manca - Michele Palenzona - William Zonca	X X		- Sergio Prontu - Gianluca Langiu - Valerio Mereu	X	
l) rappresentante degli operatori del turismo o del commercio operanti nel porto	Francesco Galietti		X	Michele Pons		
l-bis un rappresentante dell'impresa o agenzia di cui all'articolo 17 designato dall'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali - ANCIP o dalle altre associazioni di categoria comparativamente più rappresentative sul piano nazionale	Vincenzo Pani	X		Roberto Brugattu		
Totale presenti		10/14				
Totale assenti		4/14				

Presiede la riunione il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Prof. Avv. Massimo Deiana, con l'assistenza con l'assistenza del Segretario Generale Avv. Natale Ditel e della Dott.ssa Federica Cannas.

Il Presidente, accertato il numero legale di presenze necessarie per l'inizio dei lavori, alle ore 10:00 dichiara aperta la seduta. Il verbale della seduta del 30 novembre 2023, non essendo pervenute proposte di modifica, è considerato approvato.

PUNTO NUMERO 1 ALL'ORDINE DEL GIORNO: APPROVAZIONE PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2024-2026

Il Presidente introduce l'argomento di cui al punto numero uno 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.

Spiega che il Piano operativo triennale che viene sottoposto all'attenzione dell'Organismo di partenariato ragiona su un triennio cruciale come quello 2024, 2025 e 2026, nel quale dovranno essere portate a termine le opere finanziate dal PNRR, si dovrà completare il processo programmatico del DPSS e si cominceranno 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. Consente e, per certi versi, obbliga ad astrarsi dalle molteplici contingenze per proiettarsi in una prospettiva futura.

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 e 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'autorità 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. Linee strategiche che, come cennato poc'anzi, non si limitano all'attività di infrastrutturazione, ma che intervengono sulle molteplici competenze dell'Autorità, in quanto apparato organizzativo complesso.

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 Piano operativo triennale si inserisce in un ciclo novennale di pianificazione che prende le mosse nel 2018, con il primo POT adottato dalla neoistituita Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna. L'elaborazione di quel Documento fu concepita, nelle sue linee generali, associando l'Autorità di sistema portuale ad una macchina tecnologicamente complessa, per far funzionare la quale è necessaria la presenza integrata e contemporanea di tre elementi fondamentali: l'hardware, il software e le risorse per alimentarla.



Spiega che, recuperando la concettualizzazione del Piano del 2018, il POT 2021-2023 ha sviluppato i contenuti dei tre pilastri su cui si basa la “macchina complessa” dell’Ente, fornendo a questa un’ulteriore spinta di sviluppo rappresentata da un’elica, cioè uno strumento in grado di trasformare la potenza meccanica di un albero rotante allo scopo di generare, attraverso una propulsione, un moto impresso ad un fluido, secondo il principio di azione e reazione. Da un’elica a cinque pale, in cui ciascuna pala rappresentava una strategia politica di intervento – l’iniziale di ogni *asset* prioritario coincideva appunto con una lettera della stessa parola “elica” – l’Ente ha quindi sviluppato le cinque direttrici della pianificazione del triennio 2021-2023.

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 per l'ottimo lavoro svolto e soprattutto il Segretario Generale che ha coordinato le attività.

Il rappresentante degli spedizionieri Salvatore Plaisant afferma che il grande sviluppo e l'ottimismo sull'orientamento futuro dell'Autorità di Sistema portuale sarda sono apprezzati a livello nazionale, ma la Sardegna, proprio per la sua peculiarità di isola, si trova in una situazione totalmente diversa dalle altre realtà italiane. Sostiene che non debbano essere tralasciati piccoli investimenti, quali ad esempio la trasformazione della Caserma dei Vigili del Fuoco di Oristano, che potrebbe servire quanto prima, o il posto di ispezione frontaliera, per il quale è prevista un'ispezione da parte del Ministero nel mese di febbraio. Oristano deve diventare centro di sviluppo per il settore cerealicolo. Apprezza l'attenzione verso il port community system. Dichiarò che sarebbe auspicabile che a Cagliari per il PIF, il posto di ispezione frontaliera, venisse assicurata



quella manutenzione necessaria, affinché funzionasse al meglio e se l'AdSP potesse dare il proprio apporto in tal senso, sarebbe importante. Ringrazia, pertanto, per la visione globale futuristica della realtà portuale sarda fotografata nel POT, ma nel contempo chiede che non vengano dimenticati gli aspetti che ha menzionato.

Il Presidente spiega che, per quanto riguarda Oristano, entro il mese di gennaio si dovrebbe avere la verifica formale del progetto di intervento, quindi auspica che nei primi mesi del 2024 si possa essere in grado di bandire le gare per affidare i lavori, tenuto conto che si sta procedendo con grande celerità. Per quanto riguarda il PCS, informa che, come tutte le Autorità di Sistema, l'AdSP del Mare di Sardegna ha ricevuto l'input ministeriale molto forte, che ha imposto entro la fine del 2023 la definizione del Piano di migrazione delle utilities informatiche nel sistema informatico nazionale. Dal 30 maggio 2024 si dovrebbe avere un PCS nazionale, almeno per quanto riguarda le funzionalità base. Quindi, non è più una previsione generica: tutti i porti italiani saranno uniformati e, entro il 2025, verranno aggiunte anche le funzionalità avanzate. L'obiettivo del Sistema portuale nazionale è quello, nel 2025, del raggiungimento della totale dematerializzazione e dell'automatizzazione di una serie di attività legate agli sdoganamenti. La Sardegna da questo punto di vista, sicuramente è penalizzata, in quanto non vede nel proprio territorio la presenza di caselli autostradali, di interporti, di connessioni ferroviarie, che sono ulteriori elementi di complicazione, però possiede altre peculiarità importanti, perché vi sono molte tipologie di traffico: rinfuse liquide petrolifere, rinfuse secche, pietrame, sabbie, cemento, granaglie, mangimi, ro-ro, passeggeri, per cui è il primo Sistema nazionale, quindi un sistema sicuramente importante.

Relativamente al PIF, ricorda che è stata una delle prime criticità affrontate all'atto del suo insediamento. Afferma che il posto di ispezione frontiera è stato giustamente richiesto a gran voce dagli operatori. L'AdSP lo ha istituito e ha fornito le condizioni affinché partisse e la Camera di Commercio avrebbe dovuto gestirlo. Rassicurando il rappresentante degli spedizionieri, informa che pochi giorni prima è pervenuta all'AdSP una nota della Confcommercio, pertanto sarà convocato un tavolo, in occasione del quale ribadirà che il PIF nacque su virtuoso stimolo degli operatori economici che avevano garantito un supporto, che poi, nei fatti non è stato mai attuato.

Non essendovi interventi, l'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione sul punto all'ordine del giorno, esprime il proprio consensus.

PUNTO NUMERO 2 ALL'ORDINE DEL GIORNO: VARIE ED EVENTUALI.

Il Presidente, richiama l'attenzione dei presenti su due punti importanti.

Per quanto riguarda il primo punto, informa che proprio nelle giornate precedenti si sono tenuti i complessi tavoli tecnici che consentiranno, entro il mese di febbraio, di poter bandire un invito a presentare manifestazioni di interesse per il polo della cantieristica, inaugurato nel mese di luglio del 2017. Nel mese di dicembre 2023 si sono concluse le operazioni di collaudo. Nel frattempo, l'AdSP ha aperto, nei mesi precedenti, un tavolo con la Soprintendenza e con l'Ufficio paesaggistico della Regione per capire quali fossero le indicazioni dimensionali, paesaggistiche, delle infrastrutture realizzabili nel distretto della cantieristica. La Soprintendenza ha fornito le proprie indicazioni, per cui è possibile bandire l'invito a presentare manifestazioni di interesse per il distretto della cantieristica.



Relativamente al secondo punto che sottopone all'attenzione dell'Organismo di partenariato, spiega che si è reso necessario emendare una precedente delibera del Comitato di Gestione del luglio del 2021, con la quale erano state individuate le destinazioni d'uso degli specchi acquei in località Su Siccu. Ricorda che il Comitato aveva deliberato di dedicare una parte della zona di Su Siccu, in particolar modo il Pennello Bonaria, alla nautica da diporto, e un pezzo di tale compendio al charter nautico, gli operatori economici che fanno attività di noleggio di imbarcazioni, soprattutto imbarcazioni a vela. Si tratta di un settore molto importante, che anche a Cagliari conta su una flotta di oltre un centinaio di imbarcazioni, e che vede la Sardegna come meta molto appetibile. 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 del predetto intervento, non risulta pertanto possibile, allo stato attuale, proseguire l'iter istruttorio finalizzato all'assentimento in concessione demaniale marittima degli spazi sul predetto Pennello Bonaria. Nel contempo, si ravvisa la necessità di 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. 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 predetto strumento pianificatorio. Si ritiene che possano essere individuati, quali spazi da destinare a tali 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 delle predette attività.

Spiega che tale è il motivo per cui ha inserito tra le "Varie ed eventuali" l'argomento, emerso nelle settimane precedenti le festività natalizie, e che vede impegnata l'AdSP nel trovare una soluzione immediata. Non essendovi interventi, ringrazia i componenti l'Organismo di partenariato per la partecipazione e dichiara conclusa la seduta alle ore 11:15.

Il Segretario Generale
Avv. Natale Ditel

Il Presidente
Prof. Avv. Massimo Deiana