

Spett.le  
Autorità di Sistema Portuale  
del Mare di Sardegna  
Molo Dogana,  
09123 – Cagliari

c. att. **Presidente - Proff. Massimo Deiana**

Trasmessa via pec all'indirizzo: [adsp@pec.adspmaredisardegna.it](mailto:adsp@pec.adspmaredisardegna.it)

**OGGETTO: Manifestazione di interesse all'ottenimento di concessione ventennale in aree del Porto Canale di Cagliari in parte già assentite in favore di Mito S.p.A.; Delibera del Comitato di gestione n. 10, del 25 febbraio 2021, avente ad oggetto “*Determinazioni in merito al rilascio della concessione demaniale marittima, ex art. 18 legge 84/94, della banchina e del retrostante piazzale pavimentato nel Porto Canale di Cagliari, destinata al transchipment*” – Istanza di revoca ex art. 21-*quinquies* Legge 241/1990.**

Con la presente, la società **Mediterranean Intermodal Terminal Operator S.p.A.** (“**Mito S.p.A.**”) con sede legale in Cagliari, Loc. Porto Canale, iscritta al registro delle imprese presso la Camera di Commercio di Cagliari, codice fiscale e partita IVA 03988620922, in persona del proprio Amministratore Delegato, Ing. Antonio Musso (cod. fisc. MSSNTN66H28D969Q),

**premesse**

- che, con atto del 31 Maggio 2022, codesta Autorità autorizzava il subingresso ex art. 46 cod. nav. della scrivente nella concessione ex art. 18, Legge 84/1994, originariamente assentita con atto formale prat. n. 21/009, reg. n. 26/2021, rep. n. 3099 del 9 novembre 2021 alla società Grendi Trasporti Marittimi S.p.A., relativa ad un tratto di banchina di mt 350,00 ed al retrostante piazzale pavimentato per complessivi mq 84.500,00, ubicati nel Porto Canale di Cagliari e specificamente individuati nel predetto atto formale (parte dell'ex area CITC), per una durata di anni 4 (quattro) decorrenti dal precedente atto autorizzativo e con scadenza al 6 luglio 2025, da destinare allo svolgimento delle operazioni portuali di carico, scarico, trasbordo e movimentazione in genere di merci e ogni altro materiale, di cui all'art. 16 legge 84/1994 e ss.mm.ii., nonché il subingresso nella connessa autorizzazione ex citato art. 16 stessa legge (la “**Concessione A**”);



- che, con successivo atto del /07/2022 codesta Autorità assentiva in favore della scrivente, con scadenza connessa alla durata della concessione già attualmente in essere e di cui è titolare la medesima scrivente e, pertanto, sino al 6 luglio 2025, un'ulteriore area di banchina, contigua a quella già oggetto della concessione già in essere, pari a 270 ml. di lunghezza e 220 ml. di profondità, per un totale di circa 61.000 mq, nonché di un'area pari ad una superficie di circa 8.000 mq, in cui sono presenti talune strutture adibite rispettivamente a officina mezzi meccanici, tensostruttura per lavaggio mezzi, piazzale di connessione, adibite a funzione di supporto, integrazione ed ampliamento delle attività svolte dalla scrivente in limitrofe aree già assentite (la “**Concessione B**”);

**premesse, altresì,**

- che, con delibera del Comitato di gestione n. 10, del 25 febbraio 2021 (la “**Delibera del Comitato**”), avente ad oggetto “*Determinazioni in merito al rilascio della concessione demaniale marittima, ex art. 18 legge 84/94, della banchina e del retrostante piazzale pavimentato nel Porto Canale di Cagliari, destinata al transhipment*”, codesta Autorità deliberava, per quanto concerne eventuali istanze di concessione relative a detta banchina, che la relativa concessione:
  - a) riguardasse un'unica e limitata porzione di detta banchina, “*non superiore a m. 350 a partire dal dente di attracco nel lato sud, nonché del retrostante piazzale pavimentato, al fine di garantire la continuità dell'esistente traffico containerizzato*”;
  - b) fosse rilasciata alle condizioni di cui alla delibera, tra le quali, in particolare:
    - i) una durata non superiore a 4 (quattro) anni;
    - ii) l'esclusione della realizzazione di interventi che possano compromettere un futuro utilizzo unitario della banchina e del retrostante piazzale;
    - iii) la facoltà, per l'Autorità, di procedere *ex art. 42 Cod. Nav.*, alla revoca della concessione demaniale della porzione di detto bene demaniale e, comunque, di non procedere, a scadenza, al suo rinnovo e/o all'esame di nuove istanze parziali;

**considerato**

- che, in ragione dell'intensificarsi del traffico marittimo presso il Porto Canale di Cagliari e della connessa attività terminalistica, la scrivente è interessata a razionalizzare ed uniformare le aree attualmente in concessione presso il predetto porto;
- che, in particolare, la scrivente è interessata all'ottenimento in concessione demaniale marittima di un'ulteriore area (la “**Nuova Area**”) di circa 45.000 mq, limitrofa a quelle già assentite e oggetto della Concessione A e della Concessione B, meglio identificata nella planimetria che si allega alla presente istanza;
- che, pertanto, l'eventuale assentimento della Nuova Area, funzionale ad ampliare le attività ed operazioni portuali che la scrivente già svolge presso il Porto Canale, consentirebbe alla stessa scrivente di ottenere in concessione le tre aree senza soluzione di continuità per un totale di ca. 750 mt di banchina e a un'area retrostante pari a ca. 189.331,50 mq (l'“**Area Complessiva**”), come meglio identificate nel loro complesso nella planimetria che si allega (**Allegato 1**);



- che, quindi, l'assentimento in concessione dell'Area Complessiva in un'unica concessione comporterebbe indubbe ricadute positive sulle attività già svolte dalla scrivente in termini di efficienza, produttività delle stesse e conseguente indotto occupazionale impiegato presso la realtà industriale di detto Porto Canale;

**considerato, altresì,**

- che la Delibera del Comitato, tuttora valida ed efficace, appare ostativa a qualsivoglia duraturo e continuativo investimento che la scrivente società intenda attuare presso il Porto Canale – ivi compresa il favorevole riscontro alla presente manifestazione di interesse – dal momento che le condizioni dettate nella predetta Delibera del Comitato limitano l'area assentibile a una ristretta porzione della banchina del Porto Canale, nonché la durata della relativa concessione a 4 (quattro) anni;
- che, in particolare, le ragioni che, a suo tempo, avevano addotto il Comitato di gestione all'adozione della predetta Delibera del Comitato – ossia, la garanzia che venisse mantenuta la continuità dell'esistente traffico containerizzato mediante l'assentimento a un unico concessionario dell'intera area portuale un tempo in concessione alla società CICT – appaiono, allo stato, inattuati, dal momento che lo sviluppo industriale del Porto Canale e il traffico in esso presenti hanno avuto un'intensificazione che prescinde dalle finalità che si prefiggeva la predetta Delibera del Comitato;
- che, pertanto, si ritengono sussistenti i presupposti fattuali e normativi in base ai quali codesta Autorità disponga la revoca *ex art. 21-quinquies* Legge 241/1990 della Delibera del Comitato, essendo sopravvenuti motivi di pubblico interesse – quali l'esistenza dell'interesse di operatori economici a destinare un ingente programma di investimenti a fronte dell'assentimento ventennale di aree del Porto Canale, come illustrato nella Relazione tecnico-descrittiva che si allega alla presente (***Allegato 2***) e come sarà analiticamente rappresentato nei documenti che verranno presentati in seno al procedimento finalizzato all'eventuale ottenimento della concessione, in caso di favorevole riscontro della presente manifestazione – nonché essendo in concreto mutata la situazione di fatto che aveva, a suo tempo, addotto il Comitato di gestione ad adottare la delibera di cui si chiede la revoca;
- che, pertanto, la revoca della Delibera del Comitato consentirebbe a codesta Autorità di positivamente riscontrare la presente manifestazione di interesse;

tanto premesso e considerato, con la presente, Mito S.p.A. comunica la propria

**manifestazione di interesse**

finalizzata alla valutazione delle possibilità di dare in concessione, *ex art. 18 L. 84/1994*, previa la revoca *ex art. 21-quinquies* Legge 241/1990 della delibera del Comitato di gestione n. 10, del 25 febbraio 2021, avente ad oggetto “*Determinazioni in merito al rilascio della concessione demaniale marittima, ex art. 18 legge 84/94, della banchina e del retrostante piazzale pavimentato nel Porto Canale di*



*Cagliari, destinata al transhipment*”, dell’Area Complessiva, pari a 750 mt, e all’area di piazzale retrostante compresa l’area officina (Banchina 182.161,78 mq + Officina 7.169,72 mq), pari a complessivi mq 189.331,50, come meglio identificate nella planimetria di cui all’Allegato 1, per un periodo di anni 20 (venti), al fine di destinarla ad attività terminalistiche da svolgersi anche in virtù dell’autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali *ex art. 16, Legge 84/1994*.

Si precisa che la presente manifestazione di interesse sia tesa a sollecitare un confronto tra le parti per giungere alle condizioni che rendano possibile la presentazione, nel più breve tempo possibile, dell’istanza di concessione nei termini anzidetti.

Cordiali Saluti

Cagliari, 13 Novembre 2024

**M.I.T.O. srl**  
Mediterranean Intermodal Terminal Operator  
Amministratore Delegato  
(Ing. A. Musso)



Si allegano alla presente:

- Allegato 1: Planimetria Area richiesta in concessione.
- Allegato 2 : Relazione Tecnico-illustrativa

## RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA

**ex art. 15 del Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime ricadenti nella circoscrizione dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna**

### **Introduzione: il Gruppo Grendi**

La società Mediterranean Intermodal Terminal Operator S.p.A. (“**MITO**”) fa parte del Gruppo Grendi, attualmente la più antica casa di spedizione italiana ancora attiva, per essere stata fondata a Genova nel 1828 da Marco Antonio Grendi.

La casa di spedizione ha aperto il suo primo magazzino in Sardegna già nel 1936 e nel 1967 ha inaugurato la linea con la Sardegna con la prima nave portacontenitori battente bandiera italiana. Nel 1992, il Gruppo è il primo terminalista privato a operare nel Porto di Genova (*Genoa Terminal*) tramite un modello di concessione anticipatore della Legge 84/1994; nel 1998, il Gruppo diviene, parimenti, il primo terminalista privato attivo nel Porto Canale di Cagliari, ove da allora hanno sede i propri uffici amministrativi.

Nell'anno 2000 vengono, poi, noleggiate navi Ro-ro e aperte linee marittime al carico di terzi.

Al 2013 risale l'apertura, presso le aree di proprietà Grendi site nel Porto Canale, di un magazzino di distribuzione di 10.000 mq. Poco dopo, il Gruppo introduce sulle proprie navi l'innovativa tecnologia delle cassette.

Nello stesso anno, il *terminal* marittimo, precedentemente sito a Vado Ligure, viene spostato presso Marina di Carrara, ove il Gruppo ottiene una concessione pluriennale.

Al 2020 risale l'apertura del magazzino di Olbia: l'anno dopo, si apre la linea su Olbia. Nel 2022, il Gruppo pubblica la prima relazione di impatto.

Attualmente, le aree demaniali in concessione esclusiva al Gruppo Grendi sono le seguenti:



Quanto al volume d'affari e ai settori imprenditoriali in cui sono attualmente impegnate le singole società del Gruppo Grendi, tra le quali Mito S.p.A., essi possono evincersi dalla seguente sintesi grafica:

## IL GRUPPO GRENDI

*Schema semplificato per area di business*



La presente relazione accompagna la manifestazione di interesse della scrivente per l'ottenimento in concessione ex art. 18 L. 84/1994 di un'area portuale presso il Porto Canale insistente su 750



mt di banchina e piazzale retrostante per 182.161,78 mq , oltre all'area Officina (7.169,72 mq), pari a complessivi mq 189.331,50, come meglio identificate nella planimetria di cui all'Allegato 1, per un periodo di anni 20 (venti), al fine di destinarla ad attività terminalistiche da svolgersi anche in virtù dell'autorizzazione allo svolgimento di operazioni portuali *ex art. 16, Legge 84/1994*.

Stante la breve sintesi della storia e delle attività d'impresa svolte dal Gruppo Grendi, si viene, ora, a illustrare gli obiettivi strategici che si intendono perseguire con l'ottenimento della nuova concessione.

### **Obiettivi strategici**

Sono tre gli ambiti commerciali e i settori di mercato verso cui Mito S.p.A. intende rivolgere i propri obiettivi imprenditoriali che, nel medio-lungo periodo, possano essere realizzati grazie all'ottenimento della nuova concessione.

#### 1. Incremento dei volumi gestiti

Il rilascio della concessione in favore della società Mito S.p.A. delle aree oggetto della domanda *ex art. 18 Legge 84/1994* ha come primario obiettivo la creazione di un *terminal* portuale dedicato ai flussi di *import-export* da e per la Sardegna, quale centro focale dei traffici marittimi nell'area centrale del Mediterraneo.

##### **a. Attività Gate IN e Gate OUT**

Grazie alla posizione dell'isola e, in particolare, del Porto Canale di Cagliari, il *terminal* permetterebbe, infatti, di incrementare il collegamento dei mercati sardi con una rete internazionale che possa rilanciare i volumi locali verso qualunque destinazione del mondo, attraverso Gibilterra e Suez.

Le aree attualmente in concessione consentono, infatti, di gestire volumi per circa **30.000 TEU** e Mito S.p.A. ha già all'attivo numerosi accordi commerciali che le consentono di intercettare traffici internazionali di notevole rilevanza.

Nondimeno, l'ampliamento e la razionalizzazione delle aree che si otterrebbero grazie all'assentimento della nuova concessione – unitamente alla sua stabilità per un periodo ventennale – consentirebbero all'odierna richiedente di porre in essere un'attenta politica di promozione dei servizi, anche in funzione di una loro continuità nel tempo, grazie alla quale i volumi gestiti aumenterebbero significativamente, arrivando dopo i primi anni a superare i

Il previsto **40.000 TEU**.

L'incremento dei volumi è, peraltro, giustificato, oltre che dai piani di sviluppo della società illustrati nella documentazione che si produce con l'istanza di concessione, dall'esempio della società CICT che, quale precedente concessionario di una vasta area del Porto di Cagliari, è riuscita a intensificare i volumi trattati, sino a un livello di circa 55.000 teu.



### **b. Attività di *transhipment***

Il progetto in parola prevede, inoltre, lo sviluppo di un'importante attività di *transhipment*, finalizzata alla costruzione di collegamenti commerciali e imprenditoriali volti al rafforzamento di mercati non soltanto globali ma anche relativamente minori, al fine di far sì che il Porto di Canale di Cagliari – per ragioni storiche e geografiche al centro dei principali traffici locali – possa divenire un riferimento sempre più indispensabile per tali flussi.

Tali mercati potrebbero, infatti, individuarsi:

- nei flussi con i paesi del Nord-Africa (in particolare con i porti della Tunisia, dell'Algeria e della Libia), rispetto ai quali le ridotte distanze e la possibilità di utilizzare la tecnologia particolarmente efficiente, quale quella delle cassette – da molti anni, come detto, introdotta dal Gruppo Grendi sulle proprie navi – giustificano il previsto rilancio dei volumi tramite il Porto di Cagliari;
- nei flussi con i mercati minori dell'Italia Meridionale, dal momento che i traffici con porti minori tramite navi di piccole dimensioni consentirebbero di condurre nel Porto di Cagliari volumi che, diversamente, i grandi vettori marittimi, nazionali e internazionali, non riuscirebbero – né avrebbero interesse – a recuperare.

Il progetto si basa fondamentalmente sulla creazione di un network di porti minori che possano essere collegati a Cagliari, che fungerebbe da Hub di raccolta, con servizi marittimi RoRo e LoLo, gestiti direttamente da Società facenti parte del Gruppo (GTM e STAR) riuscendo ad offrire ai clienti del Terminal un servizio completo sino alla destinazione finale. Questo tipo di approccio, oltre a garantire un maggior valore aggiunto ai diversi traffici, è sicuramente motivo di fidelizzazione delle linee al Terminal e garantisce una maggiore stabilità e durata dei rapporti commerciali.

Questi volumi di traffico dovrebbero attestarsi, nel primo anno di attività, intorno ai **90.000 TEU** per raggiungere, in quello che al momento è supposto essere l'anno a regime, i **200.000 TEU**

### **c. Operazioni straordinarie**

Oltre che all'intensificazione dei volumi gestiti e alla creazione di un sistema di traffici mediterranei che si incentri sul Porto di Cagliari, con l'ottenimento della nuova concessione Mito S.p.A. intende, altresì, intercettare volumi di *transhipment* legati a operazioni straordinarie, dettate da particolari e occasionali esigenze del mercato (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, il congestionamento di altri porti, i carichi a bassa rotazione, *phase in/phase out*), le quali troverebbero nel Porto di Cagliari una naturale e ottimale soluzione, stante la sua posizione centrale nel Mediterraneo, nonché la disponibilità di spazi e di professionalità altamente qualificate che potranno essere presenti in tale porto grazie alla nuova concessione.



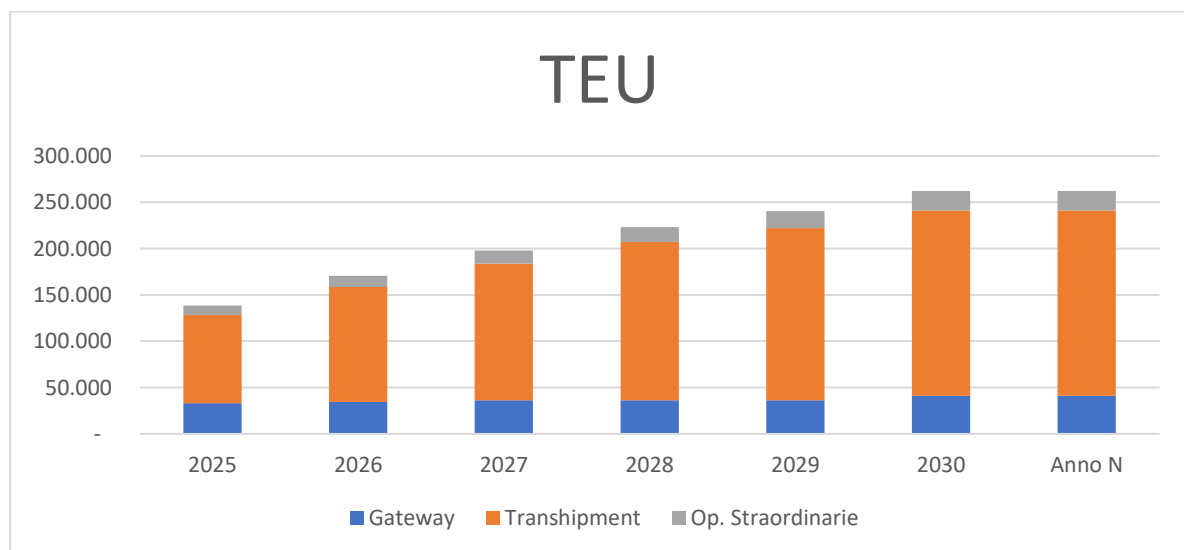


Per intercettare una tale domanda, straordinaria e di per sé non analiticamente prevedibile – sebbene realisticamente attesa – è necessario allocare importanti risorse, logistiche e operative, in grado di rispondere tempestivamente a tali situazioni imprevedibili: grazie alle soluzioni che potranno, in tal modo, essere fornite, il Porto di Cagliari potrà, allora, essere considerato come termine sempre più indispensabile per l'intero traffico marittimo nel Mediterraneo, con innegabili benefici per lo sviluppo economico, industriale e commerciale delle attività, non solamente portuali, della città di Cagliari e dell'intera Regione Sardegna.

La Società stima in circa **10.000 TEU** i volumi caratterizzati dalle operazioni straordinarie per il primo periodo, superando a regime i **20.000 TEU**

#### Sintesi dei volumi attesi

In definitiva, sulla base di proiezioni dell'odierna richiedente, ampiamente argomentate nei piani di sviluppo, l'incremento progressivo dei volumi che potranno essere gestiti con l'ottenimento della richiesta concessione sono riassunti nel seguente schema:



Si tratta di una previsione supportata dai rilievi tecnici diffusamente illustrati nei richiamati piani di sviluppo, basata su contratti commerciali e accordi operativi con primari operatori del settore i cui risultati potranno essere controllati durante l'intera durata della concessione

#### 2. Occupazione

Oltre alle risorse logistiche e tecniche che saranno necessarie per garantire il pieno e regolare svolgimento delle attività che si intende fornire grazie all'ottenimento della nuova concessione, una componente essenziale e insostituibile del progetto riguarda le professionalità umane che verranno impiegate.



Il Gruppo Grendi ha scommesso sul Porto Canale già dalla fine degli anni '90 dello scorso secolo ed ha portato avanti un programma di crescita occupazionale regolare e costante.

Infatti, nel momento dell'ottenimento della prima concessione, con la controllata FDS, il livello occupazionale del Gruppo a Cagliari totalizzava **23** unità.

L'aumento dei volumi e la diversificazione delle attività, compreso la costruzione di un importante centro logistico retroportuale ha portato, a Luglio 2019 (data di inizio delle attività internazionali LoLo) a un totale di unità impiegate pari a **39**.

In questi ultimi 5 anni l'occupazione facente capo al Gruppo è aumentata significativamente e nel Luglio 2024 si potevano contare **77** persone alle dirette dipendenze di Grendi.

La seguente tabella da una completa visione della dinamica occupazionale del periodo descritto

<b>Personale Porto Canale CA</b>	<b>lug-98</b>	<b>lug-19</b>	<b>lug-24</b>	<b>lug-25</b>	<b>2025 Vs. 2024</b>
M.A. Grendi SpA	8	15	22	22	0
FDS srl	0	6	0	0	0
GTM SpA	15	18	38	42	4
TASK srl	0	0	0	20	20
MITO Srl	0	0	17	25	8
<b>Tot. GRUPPO GRENDI</b>	<b>23</b>	<b>39</b>	<b>77</b>	<b>109</b>	<b>32 (+41%)</b>

Con l'ottenimento della nuova concessione, Mito S.p.A. intende avviare le attività con un organico iniziale costituito da 25 (venticinque) unità, di cui 18 (diciotto) operai e 7 (sette) impiegati.

Con il crescere dei traffici, il personale diretto verrà incrementato sino ad arrivare, al sesto anno, ad avere 46 dipendenti, 35 operai e 11 impiegati

A tale organico, sin da subito, sarà affiancato:

*Indotto diretto e occupato full time nelle attività portuali di MITO*

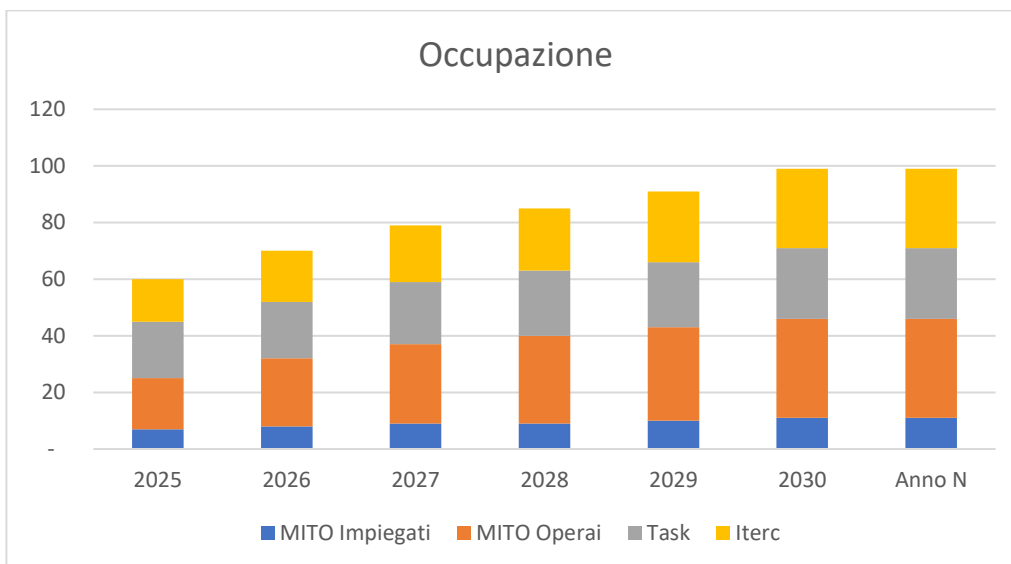
- il personale della società TASK (inizialmente **20** persone), società facente parte del Gruppo Grendi e specializzata nelle manutenzioni, ordinarie e straordinarie, sui mezzi portuali. Si prevede che, a regime, l'organico raggiungerà le **25** persone
- il personale GTM dedicato al servizio RoRo per i porti del Nord Africa (**10** operatori); come accennato in precedenza, l'intero progetto si basa sulla capacità del Gruppo di concludere il servizio offerto alla propria clientela con la consegna del carico al porto di destinazione finale. Nel caso di alcuni porti del Nord Africa, questo avverrà con l'utilizzo della tecnologia RoRo con Cassetta e transliifter e prevede una squadra di operatori portuali che restano a bordo della nave per effettuare le operazioni di scarico e carico nei suddetti



- porti. Tali operatori saranno alle dipendenze di GTM (gestrice della nave) e dedicati a questo servizio;
- il personale della società ITERC – autorizzata *ex art.* 16 Legge 84/1994 – che verrà impiegato nello svolgimento delle operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei *container*;

Dopo il primo anno di attività l'occupazione diretta in aziende facenti capo al Gruppo Grendi si dovrebbe attestare sull'109 unità, con un incremento di oltre 30 posti di lavoro.

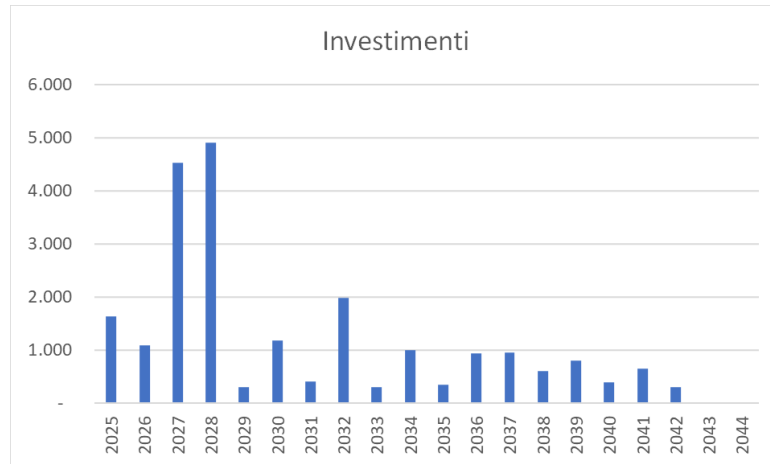
Le risorse umane sopra richiamate sono destinate a incrementarsi con l'aumento dei volumi gestiti, secondo un andamento che viene rappresentato nel seguente grafico:



## 6. Conclusioni

Per l'ampliamento e il potenziamento degli *assets* imprenditoriali di Mito S.p.A. a partire dall'ottenimento della nuova concessione nell'area del Porto Canale e affinché l'attività d'impresa che s'intende in tale area svolgere possa rispondere efficacemente agli obiettivi prefissati, l'odierna richiedente intende proporre un ambizioso piano di investimento, ampiamente argomentato nell'apposita relazione allegata alla predetta domanda di concessione.

A conclusione della presente Relazione tecnico-illustrativa si intende, in ogni caso, dare contezza del fatto che, nell'arco temporale di vent'anni per il quale viene richiesta la nuova concessione, sia previsto un programma di investimenti pari a oltre **22** (ventidue) milioni di euro, comprensivi dei costi necessari per l'acquisto delle attrezzature portuali e la realizzazione delle necessarie opere infrastrutturali, così scanditi nel tempo:



Nel corso della durata della concessione, oltre all'impiego dell'attrezzatura a disposizione a inizio attività, che consta in:

- 5 Gru di banchina
- 7 RTG
- 3 Reach Stacker
- 5 Trattori portuali
- 4 Fork Lift
- Attrezzatura varia di servizio ai traffici in essere

per la quale si prevede un programma di manutenzioni ordinarie e straordinarie, MITO conta di procedere ai seguenti ulteriori investimenti in attrezzatura, che dovrebbero permettere di affrontare i volumi di traffico previsti:

- ✓ Nr. 2 Mobile Crane di ultima generazione (4 mio € cad.)
- ✓ Nr. 2 RTG di ultima generazione (800 k€ cad.)
- ✓ Nr. 10 Reach Stacker per poter mantenere il parco mezzi, che a regime dovrebbe arrivare a 6 unità, nelle migliori forma di manutenzione ed efficienza (600 k€ cad.)
- ✓ Nr. 20 trattori portuali 4x2 (150 k€ cad.)
- ✓ Nr. 17 trailer da sbarco (25 k€ cad.)

Una particolare attenzione va dedicata all'acquisto delle due gru mobili. Le stesse permetterebbero di scaricare anche nave di dimensioni decisamente maggiori, potendo raggiungere sino alla 22 fila.

Sulla base di tale programma di investimenti, nonché a fronte dell'illustrazione degli obiettivi strategici che s'intendono perseguire e realizzare con la nuova concessione, deve risultare evidente il grande interesse che Mito S.p.A. e l'intero Gruppo Grendi ripongono nell'ampliamento ed efficientamento dell'insediamento produttivo che l'assentimento della richiesta concessione potrà garantire.

Grazie a esso, si ritiene che non soltanto il Porto Canale possa trarre beneficio dalle attività che la società intende realizzarvi, sì da costituire il centro fondamentale per lo sviluppo economico,



industriale e commerciale delle attività portuali, ma che anche la stessa città di Cagliari e l'intera Regione Sardegna potranno confrontarsi con una realtà imprenditoriale sempre più collocantesi in un mercato di livello internazionale, a conferma della straordinaria vocazione di scambio e di collegamento che queste aree hanno da sempre avuto in tutto il bacino del Mediterraneo.

Cagliari, 13 Novembre 2024