



Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) - Legge 84/94 e ss.mm. e ii. Art. 5, comma 1-bis - Conferenza di servizi decisoria ex art. 14-bis legge 241/1990 e ss.mm.ii. – Forma semplificata e modalità asincrona per l’espressione di parere dei comuni territorialmente interessati.

Proposta di chiusura ed esito della Conferenza di servizi.

Il Segretario generale e Responsabile del procedimento:

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n. 84, e ss.mm.ii, recante il riordino della legislazione in materia portuale, così come modificata dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante *“Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell’art. 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124”*, pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 203 del 31 agosto 2016, e successive modificazioni ed integrazioni;

VISTO l’articolo 6, comma 5, della legge n. 84/94, e ss.mm.ii., a mente del quale le Autorità di sistema portuale sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare di bilancio e finanziaria;

VISTO l’articolo 8 della legge n. 84/94, e ss.mm.ii., recante i poteri e le attribuzioni del Presidente dell’Autorità di sistema portuale; in particolare il comma 3, lettere d), ed l);

VISTO l’articolo 10 della legge n. 84/94, e ss.mm.ii., recante i poteri e le attribuzioni del Segretario generale dell’Autorità di sistema portuale; in particolare il comma 4, lettere c), e) ed f);

VISTO il decreto ministeriale 9 agosto 2025, n. 206, con il quale l’Ing. Domenico Bagalà è stato nominato Commissario straordinario dell’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna;

VISTA la delibera del Comitato di gestione n. 15 del 30 settembre 2021, con la quale l’Avv. Natale Ditel è stato nominato Segretario generale dell’AdSP del Mare di Sardegna per il quadriennio 16.02.2022-15.02.2026;

VISTO l’articolo 5, (Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale), commi 1 e 1-bis, della legge n. 84/1994 e ss.mm.ii. (di seguito anche “Legge”);

VISTA la sentenza n. 6/2023 della Corte Costituzionale che si è espressa sulle modifiche introdotte all’art. 5 della Legge dal D.L. 10 settembre 2021, n. 121 convertito con modificazioni dalla legge 9 novembre 2021 n.156;

VISTO il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) dell’Autorità di sistema portuale del Mare Sardegna, presentato all’Organismo di partenariato della risorsa mare con l’espressione di parere favorevole in data 14 luglio 2025 e al Comitato di gestione dell’Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna che lo ha adottato con deliberazione n. 16 del 14 luglio 2025, ai sensi dell’articolo 5, comma 1-bis della citata legge n. 84/94 e pubblicato nella sezione Amministrazione trasparente dell’Ente al seguente link

[https://www.adspmaredisardegna.it/dpss-2025/;](https://www.adspmaredisardegna.it/dpss-2025/)

TENUTO CONTO che il Comitato di gestione con la predetta deliberazione n. 16 del 14 luglio 2025 ha dato mandato al Segretario generale di attivare l’iter amministrativo finalizzato alla definitiva approvazione del DPSS;

TENUTO CONTO che il DPSS è sottoposto, mediante conferenza dei servizi (CdS), ai sensi dell’articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall’Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun Comune territorialmente interessato, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell’atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;

VISTA la nota di indizione della Conferenza di servizi prot. n. 22201 del 29 luglio 2025 inviata ai comuni di Cagliari, Sarroch, Portoscuso, Santa Giusta, Porto Torres, Santa Teresa di Gallura, Golfo Aranci, Olbia, Tortolì;

VISTA la nota prot. n. 26178, in data 11 settembre 2025, di differimento dei termini per la trasmissione del parere di competenza da parte dei comuni interessati al 30 settembre 2025, a seguito di richiesta del Comune di Cagliari pervenuta con nota n. 260259 del 9 settembre 2025;

VISTE le note pervenute con le osservazioni sul DPSS:

- Comune di Cagliari: nota prot. n. 27851 del 29 settembre 2025 e nota prot. n. 28029 del 1 ottobre 2025;
- Comune di Portoscuso: nota prot. n. 26228 dell’11 settembre 2025;
- Comune di Tortolì: nota prot.n. 26599 del 16 settembre 2025;

VISTA la legge n. 241/1990, e ss.mm.ii., ed in particolare l’articolo 14-bis (Conferenza Semplificata);

VALUTATE le osservazioni pervenute secondo lo schema sotto riportato:

Comune di Portoscuso

1. Osservazione Comune:
a. programmare la destinazione dell’attuale banchina di ponente commerciale, esclusivamente al traffico civile e turistico/crociéristico;
b. destinare la nuova banchina est al traffico commerciale/industriale, oltre ad attività produttive, così come originariamente previsto Piano di Disinquinamento Area rischio del Sulcis degli anni ‘90 e ribadito dal Consiglio Comunale con propria deliberazione n.29/2023;

Risposta ADSPMS:

Si ritiene di poter accogliere la richiesta, tenuto conto che il DPSS è uno strumento di programmazione a lungo termine. In tal modo potranno separarsi nettamente le due funzioni: quella passeggeri, turistica/crocieristica nella parte ovest e quella commerciale/industriale/produttiva sulla parte est. Tenuto conto delle dimensioni della banchina est, nella stessa può essere prevista anche la destinazione d'uso per le crociere (quelle di più grandi dimensioni). Inoltre, anche al fine di tenere in considerazione gli usi sopra indicati, si ritiene di dover modificare la destinazione della banchina ed area retrostante ricompresa tra il pontile ex Alsar/Enel e l'area 6 da "Energetico, industriale, petrolifero" a "nautica da diporto" per consentire uno sviluppo del porto anche in detto settore.

1. Osservazione Comune:

Si richiede di chiarire anche:

1. gli aspetti in merito al dragaggio/bonifica dei fondali del porto per uno spessore di circa 1 metro contaminati dalla presenza di metalli pesanti, debba essere realizzato su tutto lo specchio portuale e nel canale di accesso e non esclusivamente nell'area antistante alla banchina est come indicato nella documentazione prodotta;
2. la necessità della demolizione del pontile ex Alsar/Enel (dove è attualmente ancora posizionata la gru Savigliano), in quanto interferente con le operazioni portuali;
3. il completamento del banchinaggio per il potenziamento della fruibilità dello stesso porto;

Risposta ADSPMS:**1. Non conferente col DPSS e, quindi, con l'oggetto della CdS.**

I dragaggi sono onerosi e risultano particolarmente complessi nei loro iter autorizzativi, che richiedono anni. Ciò ancor più in ambito SIN, come nel caso di specie. Il dragaggio a -11.50 m dello specchio acqueo comporta la movimentazione di 1,2 milioni di mc di sedimenti (quota parte contaminata da definire) per i quali sarà necessario trovare collocazione. I progetti di dragaggio sono considerati strategici per lo sviluppo del porto e verranno promossi dall'Ente utilizzando tutti i canali di finanziamento possibili, compatibilmente con le risorse che potranno essere recuperate.

2. Non conferente col DPSS e, quindi, con l'oggetto della CdS.

Il pontile risulta attualmente in concessione alla soc. Enel produzione. In ogni caso, sarebbe un asset strategico per il rilancio dell'attività della Sider Alloys che utilizzerebbe il pontile per la movimentazione delle materie da trattare nel retrostante stabilimento industriale.

3. Non conferente col DPSS e, quindi, con l'oggetto della CdS.

Il completamento delle banchine potrà essere previsto in funzione dei finanziamenti che si dovessero rendere disponibili.

Comune di Tortolì (Arbatax)

Osservazione generale del Comune:

- Prendere in considerazione il fatto che gli spazi, già ora, non sono sufficienti a soddisfare il fabbisogno e la domanda di aree e servizi portuali risultando il programma, sotto questo aspetto, sottodimensionato;
- mantenere il dimensionamento già approvato nel precedente piano regolatore aeroportuale poiché ritenuto maggiormente rispondente a soddisfare la domanda di spazi e servizi del territorio.

Risposta ADSPMS:

Richiesta accolta. Vedasi punto 3

1. Osservazione Comune:

Si rileva che il Documento di Programmazione non tiene conto in relazione alla vocazione “pesca” della presenza all’interno del Porto di Arbatax dei n. 5 pescherecci utilizzati per la pesca costiera ravvicinata, aventi una lunghezza compresa tra i 18 e 31 mt, che attualmente ormeggiano nella banchina/molo di ponente. Si evidenzia pertanto la necessità di prevedere all’interno della tavola “vocazioni” una zona da destinare alla pesca costiera ravvicinata individuata con la retinatura giallo verde n. 2 “pesca” in corrispondenza della banchina/molo di ponente in posizione tale da non subire interferenze con le lavorazioni che vengono e che saranno eseguite nella stessa banchina.

Risposta ADSPMS:

Gli spazi/banchine del porto sono insufficienti per tutte le destinazioni d’uso. Per tale motivo **si accoglie** (vedasi punto 3) la richiesta di ampliamento del porto con un secondo bacino, già a suo tempo individuato nel PRP del Consorzio. Con l’ampliamento del porto si potranno ricavare nuovi spazi da destinare anche alle funzioni richieste. Pertanto, non può essere modificata la destinazione d’uso prevista nel DPSS per la banchina di ponente, fermo restando che l’accosto delle unità in parola viene disposto dalla Capitaneria di Porto in base alle esigenze di operatività portuale.

2. Osservazione Comune:

Si rileva che il Documento di Programmazione non tiene conto in relazione alla vocazione “turistica” della presenza all’interno del Porto di Arbatax di n. 6/7 barconi per il trasporto passeggeri (piccole crociere) alle cale, aventi una lunghezza compresa tra i 25 e 35 mt, che attualmente ormeggiano nella banchina di riva. Si evidenzia pertanto la necessità di prevedere all’interno della tavola “vocazioni” una zona da destinare all’ormeggio di queste imbarcazioni in corrispondenza della banchina di riva.

Risposta ADSPMS:

L’ormeggio di queste unità ha carattere stagionale, in quanto nei mesi invernali vengono messe in secca. Pertanto, **vale quanto indicato al punto precedente.**

3. Osservazione Comune:

L'attuale programmazione del Porto di Arbatax non tiene conto delle indicazioni contenute nel vecchio Piano regolatore Portuale elaborato dal Consorzio Industriale (allegato A) con particolare riferimento alla realizzazione del secondo bacino ricompreso tra il molo di ponente e la presa a mare dello Stagno di Tortolì, prevedendo la realizzazione delle banchine e delle calate, del prolungamento del molo foraneo e del molo di sottoflutto. Si evidenzia pertanto la necessità di prevedere all'interno della tavola "vocazioni" l'ampliamento futuro del Porto di Arbatax come indicato nel Piano Regolatore Portuale (Allegato A), da poter destinare in futuro alla nautica da diporto e alla pesca costiera locale e/o pesca costiera ravvicinata;

Risposta ADSPMS:

Si ritiene di poter accogliere la richiesta, tenuto conto che il DPSS è uno strumento di programmazione a lungo termine. Pertanto, verrà modificata la tavola vocazioni (e, conseguentemente, anche quella relativa ai limiti funzionali) prevedendo di poter destinare il secondo bacino "alla nautica da diporto e alla pesca costiera locale e/o pesca costiera ravvicinata", oltre che a Ro pax e crociere

4. Osservazione Comune:

Durante i vari incontri è emersa la necessità di garantire un collegamento tra la banchina di ponente e banchina di riva con la parte del porto a levante, consentendo che la banchina intermare, quando non interessata dalle operazioni di varo e/o alaggio sia tenuta aperta al transito, in modo da agevolare il passaggio del personale e dei mezzi che operano all'interno dell'ambito portuale, da una parte all'altra del porto, evitando di dover percorrere la SS.125 dir. Si evidenzia pertanto la necessità di prevedere all'interno del Documento di programmazione, la possibilità che la "banchina Intermare" o banchina sud venga aperta al traffico quando non interessata dalle operazioni di varo e alaggio.

Risposta ADSPMS:

La richiesta non può essere accolta. Infatti, la Saipem ha in essere una concessione pluriennale, che non può essere modificata. Inoltre, la SAIPEM, in quanto terminalista, ha una sua port facility e un proprio PFSO. Pertanto, anche dal punto di vista della security portuale, tale procedura non può essere accolta. In ogni caso, le interferenze cesseranno con la realizzazione dei travel lift alla radice tra la banchina di riva e la banchina di ponente.

5. Osservazione Comune:

Durante gli incontri è emersa la necessità di mitigare l'impatto che i cantieri della Saipem hanno sull'abitato di Arbatax e sul Porto di Arbatax e delle interferenze che essi hanno con la nautica da diporto. Si ritiene necessario in previsione di una programmazione di medio lungo termine che l'area "7" a vocazione industriale, attualmente occupata dai cantieri della SAIPEM, venga ridotta in arretramento di una fascia di circa 70 mt, perpendicolare alla banchina di riva, salvaguardando le linee di varo attuali, al fine di destinare tale zona "liberata", nella parte prossima alla banchina sud, alla pesca costiera locale e/o pesca costiera ravvicinata, trasferendo l'attuale zona "2" in modo che non sia inserita all'interno dell'ambito turistico e da diporto, destinando la parte retrostante ad altri usi (altro).

Risposta ADSPMS:

La richiesta non può essere accolta. Infatti, preliminarmente si rileva che la Saipem dispone di una concessione pluriennale, che non può essere modificata. Infatti, all'interno della fascia dei 70 m indicati nella relazione, sono presenti delle bitte funzionali per l'ormeggio delle unità navali e delle chiatte utilizzate per le operazioni di carico/scarico effettuate dal concessionario. Inoltre, non pare che i 70 m richiesti siano sufficienti per l'ormeggio delle imbarcazioni utilizzate per "pesca costiera locale e/o pesca costiera ravvicinata" che occupano banchine per circa 140 m (senza considerare la banchina trasversale di circa 60 m). In ogni caso dette imbarcazioni potranno essere trasferite nella nuova darsena, quando sarà realizzata, prevista, come richiesto, in coerenza col PRP elaborato dal Consorzio Industriale.

6. Osservazione Comune:

Durante l'incontro con gli operatori portuali ed in particolare con il gruppo ormeggiatori è stato evidenziato come la banchina di levante sia l'unica al momento in ottime condizioni e adatta, sia con riferimento alle caratteristiche strutturali della banchina e sia con riferimento all'altezza del fondale, a poter consentire l'ormeggio di navi passeggeri ro-pax e crociere e pertanto si propone di prevedere nel breve termine un suo utilizzo all'occorrenza anche per lo scalo di piccole navi da crociera o navi Ro-Pax. Nella programmazione a medio lungo termine si propone di destinare la banchina di levante per lo scalo di piccole navi da crociera, maxi yachts o navi RoPax

Risposta ADSPMS:

Nel **breve termine** (e dette previsioni non possono, pertanto, rientrare nel DPSS) **non può essere accolta** la proposta di destinare la banchina a "piccole navi da crociera o navi Ro-Pax". Infatti, come noto, è stato necessario ricollocare i gommoni diretti alle calette, per i quali non è stato possibile trovare una differente localizzazione e ai quali, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, si sta procedendo al rilascio di una concessione demaniale marittima della durata di 6 anni. Nel **lungo termine** il DPSS ha previsto una destinazione "turistica e da diporto" (adatta per i maxi yacht), mentre per "ro pax e crociere" è stata prevista l'altra parte della banchina di levante, di cui, con la redazione del PRP, verrà previsto l'allargamento ed allungamento

7. Osservazione Comune:

In riferimento ancora alle previsioni del documento di programmazione si rileva che la vocazione "altro" interessa una parte del Centro Matrice di Arbatax, disciplinato dal Piano Particolareggiato del Centro Matrice, già di per sé abbastanza vincolante. Si ritiene opportuno rivedere la delimitazione di tale ambito, e quindi anche del limite dell'area funzionale, in modo che tale delimitazione segua, a partire dal passaggio a livello esistente in prossimità dell'ingresso allo stabilimento Intermare, tutta la via Lungomare sino all'ingresso del Piazzale Scogli Rossi.

Risposta ADSPMS:

L'area è stata già individuata come di "interazione porto città" e, pertanto, assoggettata esclusivamente alla pianificazione comunale. In ogni caso, **nulla osta** la limitazione del "limite funzionale" alla via Lungomare, **fermo restando** l'esigenza di individuare come "retroportuali" i fabbricati (stazione marittima e Capitaneria / AdSP).

8. Osservazione Comune:

Si intende rimarcare la necessità, come indicato nel DPSS, di procedere con celerità alla spendita delle risorse finanziarie pari a € 10 milioni di euro, per la riqualificazione e potenziamento dell'attuale edificio destinato a stazione marittima, prevedendo altresì un intervento di potenziamento delle opere di difesa costiera del molo foraneo, al fine di salvaguardare l'edificio della stazione marittima che viene danneggiato dagli eventi meteomarinari;

Risposta ADSPMS:

Non conforme col DPSS e, quindi, con l'oggetto della CdS.

Nel bilancio dell'AdSP non sono presenti € 10 ml vincolati a tale finalità e attualmente non si ha neppure la disponibilità economica. Per quanto concerne il potenziamento delle opere di difesa costiera è necessario trovare finanziamenti. Inoltre, la programmazione di tali interventi non rientra nella fattispecie del DPSS.

9. Osservazione Comune: (carta Ambiti)

In coerenza con quanto evidenziato al punto 7 delle osservazioni di cui al paragrafo che precede, si segnala la necessità di rivedere l'ambito "interazione porto-città" prevedendo come delimitazione verso il centro abitato di Arbatax la via Lungomare.

Risposta ADSPMS:

Richiesta accolta. Vedasi punto 7

10. Osservazione Comune: (carta Ambiti)

Considerata la presenza nella banchina di levante della struttura di ristoro denominata "La Rosa dei venti", unica struttura che da anni assolve ai minimi servizi indispensabili per i passeggeri in transito nel Porto di Arbatax, si richiede che venga previsto il mantenimento della concessione demaniale nella programmazione futura del Porto.

Risposta ADSPMS:

Non conforme col DPSS e, quindi, con l'oggetto della CdS.

11. Osservazione Comune: (carta Area funzionale)

Estendere il limite dell'area funzionale includendo le aree indicate nel Piano Regolatore Portuale elaborato dal Consorzio Industriale (allegato A) come ampliamento del Porto di Arbatax, con particolare riferimento alla realizzazione del secondo bacino ricompreso tra il molo di ponente e la presa a mare dello Stagno di Tortolì, includendo le aree interessate dalla previsione di realizzazione delle banchine e delle calate, dal prolungamento del molo foraneo e dal molo di sottoflutto.

Risposta ADSPMS:

Richiesta accolta. Vedasi punto 3

12. Osservazione Comune: (carta Area funzionale)

Ridurre il limite dell'area funzionale, in prossimità del Centro abitato di Arbatax prevedendo come delimitazione la via Lungomare

Risposta ADSPMS:
Richiesta accolta. Vedasi punto 7
13. Osservazione Comune: (carta Ultimo miglio)
<p>Da un esame della rappresentazione grafica delle viabilità di collegamento tra il Porto di Arbatax e le principali arterie viarie che interessano il territorio comunale (SS 125) si segnala quanto segue:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. la necessità di dover prevedere un diverso tracciato, attualmente indicato nella SS 125dir, in parte oggetto di declassamento a strada urbana. Si evidenzia infatti che il Corso Umberto in parte è stato trasformato in area pedonale, interdetta al traffico veicolare. Si propone pertanto come percorso alternativo il seguente: <ol style="list-style-type: none"> i. per chi proviene da Barisardo (ingresso sud) il seguente percorso: via Garibaldivia Foddeddu-via Taramone-SS125dir direzione Arbatax. Il resto del percorso identico; ii. per chi proviene da Lanusei, (ingresso est) il seguente percorso: via Virgilio Pirastu-via delle Lavandaie-via Foddeddu per proseguire secondo il percorso di cui al punto i);
Risposta ADSPMS:
<p>Quanto richiesto verrà recepito nelle tavole di “ultimo miglio” per tener conto di quanto già programmato e posto in essere dal Comune. Al riguardo si rappresenta, tuttavia, che i collegamenti di ultimo miglio, una volta inseriti nel DPSS, necessitano, per essere modificati, dell’intesa dell’AdSP.</p>
14. Osservazione Comune: (carta Ultimo miglio)
<p>Si evidenzia che è in fase di predisposizione il progetto esecutivo delle opere di infrastrutturazione delle aree dell’ex Cartiera di Arbatax che prevedono la realizzazione di una nuova viabilità di collegamento tra la zona industriale e il Porto di Arbatax che è opportuno indicare nella mappa come “viabilità di prossima realizzazione”. Si allega una planimetria rappresentativa di tale viabilità (Allegato B)</p>
Risposta ADSPMS:
Richiesta accolta. Vedasi punto 13 “carta Ultimo miglio”.
15. Osservazione Comune: (carta Ultimo miglio)
<p>Il Comune ha in corso di realizzazione una riqualificazione del tratto della SS 125 dir, a ridosso dei cantieri della SAIPEM, all’interno dell’area funzionale indicata nel documento di programmazione de quo, che prevede la realizzazione di una fascia di verde per mitigare l’impatto visivo dei cantieri e la realizzazione di una pista ciclabile a ridosso dei medesimi cantieri. Il tratto interessato parte dall’incrocio Intermare, esistente nei pressi del passaggio a livello di Arbatax, e prosegue verso l’abitato di Tortoli. Si richiede che nelle previsioni del DPSS, venga previsto, tra gli interventi di adeguamento della viabilità di ultimo miglio, il prolungamento di tale opera verso il Porto di Arbatax lungo la viabilità esistente a ridosso dei cantieri Intermare e dei cantieri nautici (ambiti 7 e 4 della cartografia “vocazioni”. Si allega elaborato progettuale dell’intervento comunale (“Allegato C”) e proposta di nuovo intervento in ambito portuale concordato precedentemente con l’ADSP (Allegato D)”).</p>
Risposta ADSPMS:

<p>Richiesta accolta per quanto concerne la viabilità. Vedasi punto 13 “carta Ultimo miglio”.</p> <p>Per quanto concerne le piste ciclabili, queste non possono essere oggetto del DPSS.</p>
<p>16. Osservazione Comune: (carta Ultimo miglio)</p>
<p>Si ritiene altresì evidenziare all’interno del Documento di programmazione Strategica di Sistema (DPSS), così come evidenziato per la via Lungomare, che occorre intervenire sullo snodo stradale esistente tra la S.S. 125, direzione Tortolì-Lotzorai e l’asse industriale, al fine di adeguare lo svincolo alle condizioni minime di sicurezza, prevedendo l’adeguamento della sezione e del manto stradale.</p>
<p>Risposta ADSPMS:</p>
<p>Richiesta accolta. Vedasi punto 13 “carta Ultimo miglio”.</p>

Comune di Cagliari

<p>1. Osservazione Comune:</p>
<p>La spiaggia di Giorgino e il villaggio dei Pescatori, pur essendo ricompresi all’interno dell’ambito oggetto di programmazione, sono stati esclusi dalla classificazione senza alcuna attribuzione funzionale; dette aree non possono essere oggetto di disciplina urbanistica nel PUC e pertanto devono essere necessariamente trattate e sviluppate sia nel DPSS che nel Piano Regolatore Portuale (PRP); tra le classificazioni possibili, quella di “interazione tra porto e città” è la più coerente e corretta in relazione allo stato dei luoghi, alle attività in essere, alle vocazioni riscontrabili e ai possibili sviluppi futuri; tra gli interventi infrastrutturali da confermare vi è la realizzazione del ponte ciclopedonale, eventualmente utile per il TPL e per i mezzi di soccorso, al fine di migliorare l’accessibilità dell’area e connetterla con l’area del Porto storico sulla via Roma attraverso il Parco della Torre della Quarta Reggia, l’estuario del canale di guardia con la darsena pescherecci e la nuova area di interazione tra porto e città retrostante i moli Sabauda e Rinascita; per la realizzazione della suddetta connessione deve essere valutata la possibilità di una sua esecuzione in estensione all’impalcato del ponte esistente;</p>
<p>Risposta ADSPMS:</p>
<p>La spiaggia di Giorgino rientra all’interno del demanio marittimo e, pertanto, deve essere ricompresa nel DPSS. Il villaggio pescatori, invece, non può essere ricompreso nel DPSS, in quanto non facente parte del demanio marittimo. Tenuto conto che la spiaggia è nelle immediate vicinanze del predetto borgo, la stessa può essere ricompresa fra le aree di “interazione porto città”. Si rappresenta, ad ogni buon fine, che comunque le aree di “interazione porto città” devono essere pianificate all’interno del PUC e nel conseguente PUL. Per quanto concerne il ponte ciclopedonale (con l’eventuale estensione dell’impalcato del ponte esistente), si rappresenta, ad ogni buon fine, che il documento in esame non può contemplare interventi infrastrutturali, che potranno essere oggetto di valutazione in altra sede.</p>
<p>2. Osservazione Comune:</p>
<p>l’area della Ex Centrale di Santa Gilla, attualmente dismessa e in fase di bonifica ad eccezione di alcune parti limitate che ospitano impianti di trasformazione, è gravata da rilevanti vincoli</p>

paesaggistici, ambientali e storico-culturali, questi ultimi dovuti ai ritrovamenti archeologici delle aree circostanti e al potenziale rischio archeologico del sito di Santa Iglia; la prossimità con la Zona Speciale di Conservazione e la Zona di Protezione Speciale della Laguna di Santa Gilla, facenti parte della Rete Natura 2000, impone che i progetti di rifunzionalizzazione e di trasformazione del sito siano compatibili in relazione all'incidenza ambientale prodotta sugli ecosistemi della laguna; in relazione a ciò e tenuto conto degli indirizzi programmatici e operativi espressi dal Consiglio comunale e confermati negli indirizzi ai relativi progetti guida e nel PUC preliminare, si ritiene che la trasformazione prevista dal DPSS di spazio retroportuale sia incongrua e debba essere invece ricondotta tra quelle degli spazi di interazione tra porto e città, con una vocazione di parco ambientale/archeologico integrato da attività ludico ricreative e sportive;

Risposta ADSPMS:

Tutta l'area lungo la laguna sino ad arrivare alla ex centrale di S. Gilla è già stata individuata come area di "interazione porto città". Pertanto, **nulla osta** prevedere come tale anche la zona su cui insiste la ex centrale.

3. Osservazione Comune:

le aree retrostanti i Moli Sabauda e Rinascita, nelle quali nel 2029 è prevista la cessazione degli usi attuali per traffici marittimi a seguito del trasferimento degli stessi nelle nuove infrastrutture portuali in corso di realizzazione nell'avamposto ovest del Porto Canale, in coerenza con gli indirizzi programmatici e operativi espressi dal Consiglio comunale e confermati nel PUC preliminare approvato, sono state classificate nel presente DPSS "aree di interazione tra porto e città" nell'ottica di allestire un grande parco attrezzato in grado di ospitare attrezzature culturali e un'area per concerti/eventi per almeno 30.000 persone;

Risposta ADSPMS:

Al fine di poter garantire adeguati servizi per un futuro hub portuale crocieristico e poter pienamente riqualificare il molo Sabauda per la nautica da diporto a seguito dello spostamento di tutti i traffici commerciali nell'avamposto ovest del Porto Canale, è necessario poter mantenere nella zona della calata riva di ponente una fascia retrostante (di circa 4 ettari sugli 11,5 complessivi individuati quale interazione porto città). Detta fascia dovrà essere individuata quale area "retroportuale", al fine di ubicarvi un centro servizi (in cui dovranno trovare ricollocazione anche gli uffici della Polizia di Frontiera e della GdF, oggi sul Molo Sabauda) ed avere un'area di collegamento tra le due zone di security che necessariamente dovranno essere individuate sul molo Rinascita (dove continueranno ad ormeggiare le navi da crociera) e sul molo Sabauda lato di ponente (destinato all'ormeggio delle navi della M.M.). Infatti, essendo presente sul Molo Rinascita un traffico passeggeri di tipo internazionale, ai sensi della Direttiva Comunitaria n.65/2005 (recepita in Italia dal D.Lgs 203/2007), si rende necessario individuare un'area di rispetto, esterna alla port facility. Inoltre, detta fascia risulta necessaria anche per il recupero delle volumetrie dei fabbricati che sono stati demoliti nel corso degli anni per riqualificare l'area (circa 70.000 mc) e di quelli che sarà necessario demolire a seguito dello spostamento dei traffici (ca 7.000 mc). Detta area potrà, comunque, essere temporaneamente utilizzata, qualora necessario, anche per le finalità previste nelle retrostanti aree di "interazione porto città" in occasione di grandi eventi, in linea con quanto avviene in molte realtà internazionali con terminal crociere tra i più avanzati. Tale area retroportuale sarà a

disposizione della pubblica fruizione nell'arco di tutto l'anno, realizzando uno spazio vivibile sia per i cittadini che per i croceristi.

4. Osservazione Comune:

Le aree comprese tra la darsena del Canale di Terramaini e l'Ammiragliato della Marina Militare sono state nella loro interezza classificate "aree retroportuali"; tale ambito ha certamente usi urbani consolidati e una caratterizzazione funzionale che prevalentemente è tipica delle "aree di interazione tra porto e città" (il Parco degli ex magazzini del Sale, la passeggiata sulla banchina e sulla Pineta di Bonaria sono alcuni esempi in tal senso); pertanto, si auspica il completamento degli interventi finalizzati alla valorizzazione di tali aree che presentano usi urbani consolidati; in coerenza a ciò, tra gli obiettivi da conseguire vi è quello di realizzare le connessioni con l'ambito urbano retrostante, in particolare con l'area ex fieristica, con Piazzale Marco Polo e con Piazza Dei Centomila, evitando che le suddette aree restino isolate e chiuse e facendo in modo di realizzare un sistema di relazioni funzionali finalizzate alla loro valorizzazione complessiva, in coerenza con quanto espresso per l'ambito in oggetto dal Consiglio comunale nella formulazione degli indirizzi programmatici e operativi al nuovo PUC, confermati con l'approvazione del PUC preliminare, in particolare nei relativi progetti guida;

Risposta ADSPMS:

Si ritiene che l'area di Su Siccu (ricompresa dalla diga foranea di levante al pennello Bonaria – zona A del PRP) non assolva a "usi urbani consolidati", bensì a "usi portuali consolidati", tenuto conto che in detta zona sono presenti attività inerenti alla nautica da diporto, in conformità alle previsioni del PRP. Infatti, il PRP prevede in detta zona la realizzazione di un porto turistico per 2.200 unità, a fronte delle 800 presenti attualmente. Per tale motivo le aree non possono che essere "retroportuali", in quanto a servizio delle specifiche attività e funzioni previste nelle stesse (art.4 comma 3, lett.e) della legge 84/1994), in quanto si rendono necessari ampi spazi per localizzare strutture di servizio e zone di sosta a supporto del porto turistico. In ogni caso, sia per la predetta zona che per la pineta di Bonaria (sottozona B1 del Piano) potranno essere convocati tavoli tecnici istituzionali in cui concordare l'individuazione di connessioni con l'ambito urbano retrostante (piazza dei Centomila e zona fieristica). Dette connessioni consentiranno, come richiesto, la prosecuzione della valorizzazione dell'intera area. Resta ferma la necessità di valutare modalità e tempistiche per superare l'importante infrastruttura viaria (viale Colombo e viale Ferrara) che separa attualmente l'area portuale da quella cittadina.

5. Osservazione Comune:

Per quanto riguarda gli immobili esistenti, localizzati tra la banchina portuale e il viale Colombo nella zona che precede la Pineta di Bonaria, sia confermata per almeno 5 anni la permanenza del Liceo scientifico Alberti nelle more dell'avvio dei lavori di manutenzione in relazione alla necessità dei tempi per accedere a finanziamenti per la messa in sicurezza dell'edificio, consapevoli dei problemi strutturali di una parte di esso (oggi inagibile) e/o della ricerca di una soluzione logistica definitiva; altresì, per quanto concerne l'Ammiragliato della Marina Militare, attesa la sostanziale perdita della funzione originaria connessa alla difesa, in uno con l'evidente carattere di massima interazione dell'area con la città, siano avviate con il competente Ministero le più opportune interlocuzioni finalizzate alla relativa dismissione.

Risposta ADSPMS:

La presenza del Liceo Alberti non risulta conforme alle destinazioni d'uso del PRP. Tuttavia, per venire incontro alle esigenze manifestate, dovrebbe essere chiarito entro quale termine saranno conclusi gli importanti interventi di ristrutturazione dell'immobile, più volte comunicati da Città Metropolitana, e da quando far decorrere i 5 anni di permanenza della scuola. Per quanto concerne l'Ammiragliato, il compendio risulta in consegna, ex art.34 del C.N., alla Marina Militare con cui dovranno essere avviate, eventualmente, le interlocuzioni per valutare la fattibilità di una riconsegna, che evidentemente implica valutazioni strategiche approfondite.

6. Osservazione Comune:

Il Comune ha trasmesso successivamente l'ordine del giorno alla proposta di deliberazione 158/2025 avente oggetto: "Sul futuro sviluppo logistico ed industriale del Porto canale di Cagliari"

Risposta ADSPMS:

La tematica, di grande interesse per il futuro del porto, non è pertinente rispetto al procedimento di approvazione del DPSS.

PROPONE

di procedere con la conclusione del procedimento della Conferenza dei servizi, indetta con nota n. 22201 del 29 luglio 2025, affinché si prosegua per la successiva modifica ed integrazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema dell'Ente, secondo quanto espresso nelle risposte dell'Autorità di sistema portuale del Mare di Sardegna alle osservazioni dei Comuni, con successiva riadozione dello stesso in sede di Comitato di gestione e riproposizione del Documento modificato in successiva Conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della citata legge n. 241/90.

Il Responsabile del Procedimento
Segretario Generale
Avv. Natale Ditel