REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

IL PRESIDENTE

Regione Autonoma della Sardegna
Ufficio di Gabinetto della Presidenza
Prot. Uscita del 27/11/2017
nr. 0008467
Classifica XIII.8.1.Fasc. 2 – 2013
01–00–00

Dr. Graziano Delrio
Ministro delle Infrastrutture e Trasporti

Oggetto: Richiesta di inserimento del porto di Arbatax all'interno dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna.

Caro Graziano,

come è noto la normativa in materia portuale prevede che, su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, sia possibile l'integrazione della gestione dell'Autorità di sistema portuale con l'inserimento di Porti di rilevanza economica regionale.

Ti invio la presente richiesta, corredata da una relazione tecnica, per chiederti l'inserimento del Porto di Arbatax, con la sua contestuale riclassificazione, all'interno dell''Autorità di sistema portuale della Sardegna.

Questo permetterebbe di ricondurre il Porto di Arbatax all'interno di un corretto quadro normativo e gestionale, rispetto a funzioni ed attività già di fatto svolte dallo stesso Porto.

Cordialmente,

Francesco Pigliaru

presidente@regione.sardegna.it - PEC presidenza@pec.regione.sardegna.it
tel +39 070 6067000

Proposta di

- **classificazione** del **porto di Arbatax** come porto di II categoria e II classe (di rilevanza economica nazionale)
- inserimento nell'**Autorità di Sistema Portuale** della **Sardegna**

Premessa

Il presente documento ha l'obiettivo di supportare la richiesta di classificazione del porto di Arbatax come porto di II categoria e II classe (ovvero di rilevanza economica nazionale) e, conseguentemente, il suo inserimento all'interno della neonata Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna.

Attualmente, infatti, il porto di Arbatax risulta ancora classificato come "porto rifugio", pur svolgendo da numerosi anni funzioni di porto nazionale sia per tipologia di traffico che per funzioni svolte.

La permanenza della classificazione come "porto rifugio", oltre a non essere veritiera delle reali funzioni svolte dal porto di Arbatax, ne compromette in maniera rilevante la crescita e lo sviluppo, producendo degli effetti negativi sull'intero territorio della Sardegna: infatti la programmazione, finanziamento e realizzazione di qualsiasi tipo di intervento, soprattutto di natura infrastrutturale, si scontra con la mancata classificazione del porto, determinandone forti ritardi e rilevanti complicazioni in fase di approvazione. Ad aggravare tale situazione si aggiunge il fatto che l'attuale Piano Regolatore del Porto risale agli anni '60 e non ci sono stati mai degli adeguamenti.

Pertanto una corretta classificazione del porto ed un suo inserimento all'interno della neonata Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna riporterebbe su un corretto binario ruolo e funzioni realmente svolte dallo scalo di Arbatax.

Aspetti Generali

Il porto di Arbatax è situato all'interno del territorio comunale di Tortolì (NU), immediatamente a ridosso della borgata marina di Arbatax, nel tratto della costa orientale della Sardegna compreso fra Capo Monte Santu (a nord) e Capo Bellavista (a sud).

Fig.1: Localizzazione del porto di Arbatax (fonte GeoPortale RAS)

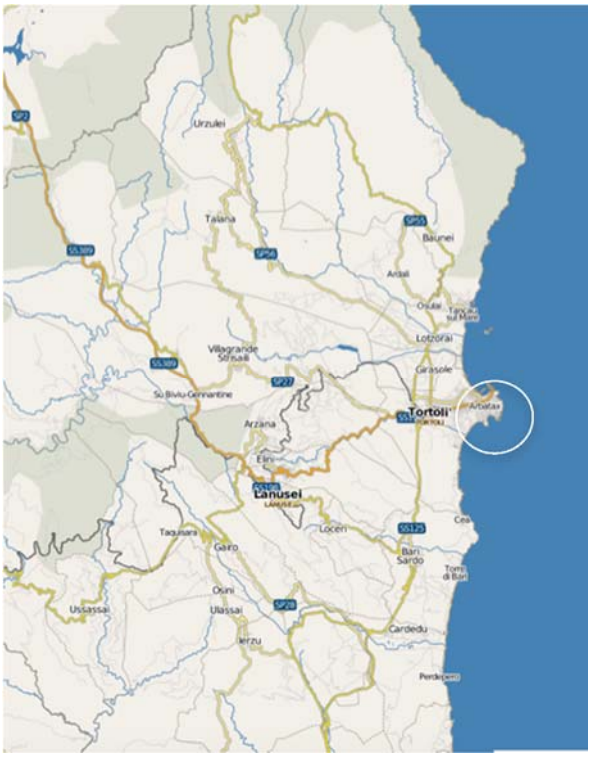

Fig.2: Posizione del porto di Arbatax (fonte GeoPortale – RAS)

E' un porto completamente artificiale, localizzato alla foce del canale Baccasara (ora riempito).

Lo scalo dista circa 73 miglia marine dal porto di Olbia e circa 80 da quello di Cagliari, localizzato quindi in una posizione mediana lungo la costa orientale della Sardegna, fra i due principali porti dell'isola.

Per attività e lavorazioni svolte, è possibile affermare che lo scalo di Arbatax sia prevalentemente caratterizzato da tre funzioni fra loro distinte e separate:

- quella industriale, nel versante centro occidentale;
- quella del diporto e la pesca, nel versante centrale meridionale;
- quella commerciale nel versante orientale di levante.

Storia del porto di Arbatax

E' nei primi anni '50, con la realizzazione del molo di sopraflutto, che il porto di Arbatax iniziò a prendere la forma e le dimensioni simili a quelle oggi note: allora non vi erano attività di supporto e realmente lo scalo svolgeva la funzione di "porto rifugio" lungo la costa orientale fra i porti di Olbia e

di Cagliari: la frazione di Arbatax era costituita da pochissime abitazioni immediatamente a ridosso nello scalo, la laguna dello stagno entrava fin dentro lo specchio acqueo e non vi erano banchine.

Fig.3: foto area del porto di Arbatax - anni 54-58 (fonte GeoPortale – Regione Sardegna)

E' però con l'inizio degli anni '60 e con l'avvio della produzione dell'industria cartaria (1963) che il porto assume una funzione ed una struttura simile a quella attuale. In quegli anni, lo scalo, ancora privo di alcuna dotazione, obbligava le navi provenienti dal Canada e dalla Russia a stazionare in rada in attesa di poter sbarcare le materie prime e imbarcare il prodotto finito.

In seguito alle necessità di maggiore operatività, furono eseguiti lavori di adeguamento e ampliamento che, dopo un po' di tempo, hanno portato il porto alla situazione attuale.

Fra le principali realizzazioni avvenute negli anni si ricordano:

- la realizzazione delle banchine Intermare, di Riva e di Ponente;
- il potenziamento della banchina di Levante (attualmente con funzione commerciale);
- la realizzazione dell'attracco per le navi militari e per la forza pubblica;
- l'inizio della costruzione, negli anni 1985-90, della "Stazione Marittima", ed il suo successivo completamento a fine anni 2000. In realtà, ancora oggi, la stazione marittima, nonostante il suo completamento, è chiusa ed abbandonata, con evidenti segni di degrado ed abbandono che ne stanno compromettendo la struttura. Recentemente, nel 2015, è stata avviata la procedura per un passaggio di competenze verso il Consorzio Industriale di Tortolì, favorendo così un chiarimento su ruoli e competenze per la sua gestione almeno per il breve periodo. Naturalmente l'auspicata classificazione del porto favorirebbe una chiarificazione anche in tal senso;
- la realizzazione della darsena cantieristica con annessa doppia linea di varo e alaggio e del

cantiere navale;

- la costruzione del "Centro Pesca", reso al demanio e recentemente dato in concessione per la gestione alla Società Cooperativa Pescatori "Stella Maris";
- la realizzazione della fognatura portuale e di tutte quelle infrastrutture necessarie per il corretto funzionamento di un porto plurifunzionale.

Per quanto concerne le attrezzature per la movimentazione della merci, sono stati acquisiti, negli anni, diversi mezzi quali:

- due gru a cavaliere, una da 60 e una da 200 ton.;
- una gru per movimentazione merci da 65 ton.;
- una gru fissa per l'alaggio e varo di piccole imbarcazioni;
- un carrello elevatore per la movimentazione di container.

La fine del ciclo produttivo della cartiera (primi anni 2000) ha coinciso con lo sviluppo della Intermare Sarda s.p.a. del gruppo Saipem, che si occupa della realizzazione di piattaforme per l'estrazione di idrocarburi dai fondali marini.
L'Intermare opera sul versante nord-orientale del porto proprio a ridosso delle banchine, che nel tempo hanno subito notevoli rinforzi ed adeguamenti per poter essere utilizzati alle attività industriali.
Le altre banchine hanno evidenziato gravi problemi di stabilità (poca portanza del piano di fondazione delle opere) che, di conseguenza, hanno determinato il cedimento e quindi l'inoperabilità di buona parte del porto (banchine e piazzali).
Recentemente (2012) è stato inaugurato il nuovo attracco per le navi traghetto nel molo di Levante, che ha garantito una maggior operatività dello scalo ed una maggior funzionalità nella gestione degli attracchi delle navi traghetto.

Caratteristiche Tecniche generali del porto di Arbatax

Lo scalo ha l'imboccatura orientata verso NNW ed è perimetrato da un molo di sopraflutto lungo 790 mt. sul versante orientale ed un modo di sottoflutto lungo 480 mt. sul versante settentrionale. L'intero ambito portuale occupa circa 62 ha, di cui 33 ha di specchi acquei ed i restanti di piazzali e spazi terrestri in concessione.
Ha fondali che arrivano fino a 13 mt. lungo la nuova banchina di Levante, mentre sulla vecchia banchina (sempre di Levante) il pescaggio non supera gli 11 mt.

Fig.4: foto area del porto di Arbatax (fonte GeoPortale – RAS)

La lunghezza totale delle banchine del porto di Arbatax è di 1576 mt., con un massimo di accosti stimato dalla Capitaneria di Porto pari a 7 (per navi di media stazza). E' presente inoltre una darsena per servizi navali e per cantieristica, dotata di punto d'alaggio, oltre ad una marina per imbarcazioni da diporto, attrezzata con diversi pontili galleggianti.
Sono presenti tutti i servizi tecnico-nautici tipici di uno scalo con rilevante traffico di natanti di stazza medio-grande, ovvero ormeggio, rimorchio, pilotaggio, battellaggio per disinquinamento.

All'interno del porto, sul versante meridionale, è localizzato un porto turistico denominato "Marina di Arbatax", gestito a seguito di concessione demaniale del 2009 da parte della soc. Turismar srl. Si tratta di uno scalo da diporto che può ospitare fino ad un massimo di 650 imbarcazioni fino ad una lunghezza massima di 50 mt e con fondali che raggiungono anche gli 8 mt.
Nel porto sono presenti i seguenti servizi a supporto delle attività nautiche:

- Scalo di alaggio, fornito di gru e travel lift;
- Rimessaggio e custodia imbarcazioni;
- Fornitura acqua potabile ed energia;
- Ritiro rifiuti, illuminazione banchina e guardiania.

A supporto dei passeggeri, pur non essendo ancora stata aperta la stazione marittima, sono disponibili:

- Parcheggio auto;
- Bar e Ristorante;
- Attività commerciali;

- Ufficio informazioni;
- Fermata autobus.

Di rilevanza, in quanto attività in costante sviluppo, anche la movimentazione di scafi semi-lavorati di circa 35 metri provenienti dal cantiere navale per il diporto della società Costruzioni Nautiche Ogliastra, i quali vengono trasferiti in diversi porti italiani per il successivo allestimento.

Da segnalare anche il progetto di riqualificazione delle aree ex Cartiera di Arbatax (adiacenti al porto) attraverso la realizzazione di un deposito per gas naturale e idrocarburi, il quale prevede l'arrivo di diverse navi petroliere e gasiere.

Descrizione del Porto di Arbatax

Il porto di Arbatax si estende dalla banchina di Levante – nuovo dente d'attracco – fino alla banchina di Ponente, può essere suddiviso in quattro differenti aree funzionali, in figura rappresentata da quattro colorazioni differenti:

Fig. 5 Dettaglio del porto di Arbatax suddiviso in aree funzionali

<u>Area Rossa</u>

E' l'area riservata prevalentemente al traffico commerciale delle navi passeggeri. E' possibile suddividerla in 4 sottoambiti, di seguito descritti:

- Molo di Levante – nuovo dente d'attracco: orientata NW, ha una lunghezza di 300 mt circa. È prioritariamente adibita all'ormeggio di navi Ro/Ro e Ro/Ro passeggeri ed è dotata di Piano di Security approvato.

- Banchina mezzi militari: orientata a W, ha una lunghezza di circa 150 mt. È esclusivamente destinata all'ormeggio delle unità militari.
- Banchina di Levante: orientata a NW, ha una lunghezza di circa 190 mt. È prioritariamente destinata all'ormeggio di navi da crociera e Ro/Ro.
- Banchina centrale: ha una lunghezza di circa 70 mt. È prioritariamente destinata al transito di unità da diporto e alle operazioni di bunkeraggio.

Area Verde

E' l'area prevalentemente destinata alla cantieristica minuta, al diportismo ed all'ormeggio del naviglio da pesca. E' presente una darsena per la cantieristica e per il naviglio da pesca, oltre che l'area in concessione alla marina di Arbatax per il diporto. Sono qui localizzate anche le attrezzature e gli impianti per le operazioni di varo e alaggio dei natanti.

Area Viola

Si tratta dell'area denominata "Banchina Sud": orientata a SW, ha una lunghezza di circa 440 mt di cui utili 350 mt circa (poiché 90 mt destinati all'approdo turistico in concessione "Marina di Arbatax"). È prioritariamente destinata all'ormeggio di navi adibite al traffico commerciale ed industriale ed è dotata di Piano di Security approvato.

Area Gialla

Si tratta di un'area portuale prevalentemente orientata al traffico industriale ed è suddivisa in 2 sottoambiti di seguito descritti:

- Banchina di Riva: delle lunghezza di circa 230 mt è prioritariamente destinata all'ormeggio di navi adibite al traffico commerciale ed industriale;
- Banchina di Ponente: orientata a NE, ha una lunghezza di circa 420 mt. È prioritariamente destinata all'ormeggio di navi adibite al traffico commerciale ed industriale, di motopescherecci nonché, esclusivamente per il periodo estivo, di navi adibite al traffico passeggeri.

Analisi della domanda di traffico

Nel 2016 sono transitate per il porto di Arbatax circa 230 navi e 47.100 passeggeri, suddivisi in circa 23.800 sbarcati e 23.300 imbarcati; nel 2015 il dato era leggermente inferiore, con un numero eguale di navi (230) e 45.700 passeggeri transitati, suddivisi in 23.300 sbarcati e 22.400 imbarcati, mentre nel 2014

si registravano 251 navi e circa 47.000 passeggeri transitati, suddivisi in 22.200 sbarcati e 24.800 imbarcati.

Analizzando il dato singolarmente, il dato "passeggeri per natante" imbarcati e sbarcati cresce leggermente negli anni: per i passeggeri sbarcati, si passa dagli 88,32 nel 2014 ai 103,40 nel 2016, mentre per gli imbarchi si passa dai 98,44 del 2014 a 101,23 del 2016.

I dati parziali del 2017 (aggiornati a ottobre 2017), evidenziano un dato in linea con le tendenze degli anni immediatamente precedenti: infatti, su 192 navi e 40.700 passeggeri in transito, 23.200 (come nel 2015) sono i passeggeri sbarcati e 17.500 quelli imbarcati.

Per quanto riguarda l'andamento nel corso del 2016, questo è caratterizzato da forte variabilità stagionale: in particolare si nota come i mesi di Luglio e Agosto, con un totale di 27.894 passeggeri, rappresentano il 58,81% di tutto il traffico annuo. Ciò a dimostrazione del fatto che Arbatax è sostanzialmente un porto a servizio dei flussi turistici e nel periodo invernale soddisfa la sola domanda locale.

Di fatto questo quadriennio il dato di domanda è risultato abbastanza costante nell'anno, a dimostrazione di come il traffico su Arbatax sia sostanzialmente consolidato: tali flussi sono determinati prevalentemente da un collegamento bisettimanale sulla tratta Cagliari-Arbatax-Civitavecchia gestito dalla società Tirrenia, al quale si aggiunge nel periodo estivo il collegamento con Olbia e Genova. Nell'ultimo anno (2016) il 90% del traffico natanti in arrivo e partenza dal porto di Arbatax è stato effettuato dalla soc. Tirrenia mediante i collegamenti effettuati coni natanti Ro-Pax Athana, Janas, Bonaria ed Amsicora. Il restante 10% del traffico è stato effettuato mediante attività di tipo commerciale merci e di servizio.

Il dato più interessante appare però quello relativo al periodo 1994-2004, quando vi era un numero maggiore di collegamenti: infatti la linea con Genova era funzionante tutto l'anno (così come quella con Civitavecchia) e per qualche anno erano state sperimentate delle rotte con natanti veloci sulla tratta Arbatax-Fiumicino. Infatti nel 2003 i passeggeri in transito erano circa 110.000, nel 2001 118.200, nel 1999 121.400, nel 1997 116.00 e nel 1994 114.600. Di fatto in 10 anni la domanda passeggeri è risultata abbastanza stabile, oscillando intorno al valore complessivo di circa 110.000-115.000 passeggeri transitati.

	1994		*1997*		*1999*		*2001*		*2003*		*2014*	*2015*	*2016*
Passeggeri annuali (imbarcati +scaricati)	114.665		116.002		121.478		118.260		109.872		46.979	45.713	47.067

Tab. 1 Riepilogo traffico passeggeri porto di Arbatax – anni 1994 - 2016 (fonte Piano Regionale Trasporti e Capitaneria di Porto)

Negli ultimi anni, il porto di Arbatax è stato interessato anche dall'arrivo di navi da crociera, volute da un tour operator isolano: per adesso si tratta di un traffico poco consistente dal punto di vista dei numeri ma rilevante per quanto riguarda le ricadute e le prospettive per il territorio.

L'attività mercantile, invece, è prevalentemente costituita dalla movimentazione di merci in favore del cantiere Saipem Spa, che realizza manufatti di carpenteria metallica destinati all'estrazione petrolifera in diverse parti del mondo.

Connessione del porto con il territorio

Il porto di Arbatax è direttamente connesso con la rete stradale regionale, ovvero con la SS 125, mediante la via Baccasara, strada di scorrimento che attraversa l'intera zona industriale di Tortolì e che consente di collegare direttamente il porto e le attività industriali con la viabilità principale.

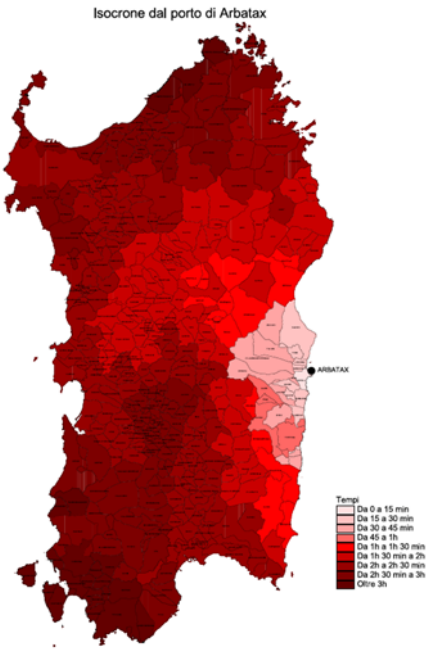

Fig. 4 Isocrone dal porto di Arbatax (fonte Piano Regionale dei Trasporti)

La SS 125 risulta essere una delle strade fondamentali della Sardegna, classificata a livello nazionale dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti all'interno della rete di secondo livello dello SNIT (Sistema Nazionale delle Infrastrutture di Trasporto) e come arteria fondamentale dal Piano Regionale dei Trasporti.

A sua volta la SS 125 consente di immettersi con la restante rete fondamentale dell'isola e quindi con le porte della Sardegna (porti ed aeroporti) e con le sue principali aree urbane ed industriali.

Analizzando le isocrone, si evidenzia una forma allungata delle stesse che seguono l'andamento della rete infrastrutturale, in particolare del percorso della SS 125 e della SS 389 (Nuoro-Lanusei).

E' evidente come all'interno dell'isocrona dei 30' vi sia il territorio ricompreso all'interno dell'ex provincia dell'Ogliastra, mentre l'isocrona dei 60' consente di arrivare fino a Nuoro a nord e Muravera a sud; l'isocrona dei 120' ricomprende la città metropolitana di Cagliari (e quindi il suo porto) a sud ed il centro abitato di Olbia (e quindi il suo porto) a nord, mentre Sassari e Porto Torres (ovvero il suo porto) sono ricomprese all'interno dell'isocrona dei 150'.

Obiettivi da perseguire con la classificazione dello scalo

La classificazione del porto di Arbatax come scalo di II categoria e II classe (ovvero di rilevanza economica nazionale) e, conseguentemente, il suo inserimento all'interno della neonata Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna consentirà il raggiungimento di una serie di obiettivi di seguito elencati:

1. <u>Ottenimento della corretta classificazione dello scalo</u>

   Il porto di Arbatax non è un "porto rifugio", o meglio, non è solo un "porto rifugio", ma è, a tutti gli effetti un porto di livello nazionale collegato con diversi porti anch'essi nazionali attraverso linee marittime regolari durante l'intero arco dell'anno. Di fatto si tratta di assegnare allo scalo un ruolo ed una funzione che svolge già da diversi anni (o decenni), mediante il traffico regolare con il continente garantito dalla soc. Tirrenia e mediante le attività commerciali svolte con ulteriore naviglio per il trasporto delle merci.

2. <u>Inserimento all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale della Sardegna</u>

   La logica che sta alla base della riforma sulla riorganizzazione dei porti (Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124") è quella di accorpare i porti nazionali che svolgono regolari funzioni commerciali e di trasporto passeggeri in pochi enti (denominati appunto Autorità di Sistema Portuale) in grado di coordinare e razionalizzare la programmazione, l'attuazione e la gestione di azioni ed interventi in ambiti geografici ampi ed omogenei, al fine di massimizzarne gli effetti e minimizzarne le criticità. In Sardegna è stata individuata un'unica Autorità di Sistema Portuale all'interno della quale non può non essere inserito il porto di Arbatax, proprio per le funzioni svolte precedentemente descritte. In particolare la gestione delle rotte Ro-Pax verso i porti nazionali di Genova e Civitavecchia (esercite tutto l'anno) necessita di una stretta azione di coordinamento ed integrazione con gli altri scali dai quali partono gli altri collegamenti Ro-Pax della Sardegna (Cagliari, Olbia, Golfo Arancio e Porto Torres), al fine di integrare fra loro i

servizi, con lo scopo da un lato di migliorare l'offerta marittima, dall'altra di limitare la percorrenza dei veicoli (soprattutto quelli pesanti) su strada a favore dell'uso del vettore marittimo. Ad esempio, attraverso politiche di incentivo anche tariffarie, una quota della domanda di traffico che si origina (o è destinata) nel centro-sud Sardegna e che generalmente si imbarca ad Olbia o Golfo Aranci, potrebbe utilizzare il porto di Arbatax, limitando le percorrenze sulla SS 131 e sulla nuova Sassari – Olbia.

3. Adeguamento del Piano Regolatore Portuale

Una delle dirette conseguenze della mancata classificazione del porto è l'assenza di un Piano Regolatore Portuale aggiornato, che sia in grado di dettare le linee di sviluppo dello scalo, disegnandone correttamente gli scenari futuri all'interno di una cornice di piano condivisa e partecipata con tutti gli attori e soggetti direttamente coinvolti.

4. Completamento del sistema infrastrutturale

Il porto, per continuare a poter svolgere le proprie funzioni e per poter crescere in termini di traffici e di flussi merci e passeggeri, ha bisogno di un rilevante adeguamento infrastrutturale che può essere supportato o indirizzato solo a seguito di una corretta classificazione del porto. Fra gli interventi di maggior rilievo che si rilevano vi sono:

- il potenziamento delle banchine e dei piazzali che necessitano di un consolidamento strutturale al fine di razionalizzarne l'uso ed aumentarne la frequenza di utilizzo. La classificazione del porto e l'ingresso all'interno di AdSP del Mare di Sardegna consentirebbe un più agevole accesso a linee di finanziamento nazionali ed europee;
- l'apertura della stazione marittima, completata da anni, ma in attesa di essere aperta al pubblico per problemi di natura burocratica e di competenze che la classificazione e l'ingresso all'interno dell'AdSP consentirebbe di superare definitivamente;
- la realizzazione di una linea di varo e alaggio per grandi imbarcazioni da diporto sul versante del Consorzio Industriale dove, negli anni, sono sorte e continuano a sorgere, aziende di piccole e medie dimensioni specializzate della costruzione e della manutenzione di tali imbarcazioni. La presenza di un ente come l'AdSP potrebbe non solo favorire la realizzazione di tale linea di varo, ma inserirebbe Arbatax fra gli scali specializzati nella gestione e manutenzione degli scafi della nautica da diporto su scala mediterranea, ampliando così le prospettive di crescita e sviluppo non solo per il porto ma per tutto il comparto territoriale (con l'avvio, quindi, del polo della nautica da tempo bloccato);
- individuazione di idonei spazi per la movimentazione e momentaneo deposito delle merci e di idonei impianti portuali per la loro movimentazione. Per poter sviluppare nuovi traffici, attrarre nuove risorse e sviluppare le attività all'interno del porto, è necessario disporre di adeguati spazi

che solo a valle di una corretta classificazione dello scalo possono essere individuati e messi a disposizione.

5. Ottimizzazione della *Governance* Portuale Regionale

Tale aspetto, fra i cinque appena elencati, appare forse il più importante e rilevante: la Sardegna, come isola, non può prescindere da una *governance* condivisa e unitaria dei propri scali portuali, al fine di ottimizzarne funzioni ed integrare servizi ed attività. La sua condizione di insularità impone un modello di pianificazione, programmazione, attuazione e gestione unitario e sinergico, che coinvolga tutti gli scali della Sardegna che, a vari livelli, ne consentono il collegamento con il continente e con il resto del mondo. Fra tutti i porti sardi che svolgono queste funzioni, Arbatax è l'unico avente queste caratteristiche rimasto al di fuori di tale governo unitario, garantito dalla neonata Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna.

Conclusioni

Come è noto, il comma 2*bis* dell'art. 6 della Legge 84/94, così come successivamente modificato ed integrato dal D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, ha previsto che, su richiesta motivata del Presidente della Regione interessata, sia possibile apportare modifiche all'allegato A del predetto decreto legislativo, al fine di consentire, tra l'altro, l'inserimento di porti di rilevanza economica regionale all'interno del sistema dell'AdSP territorialmente competente.

Per quanto definito sopra, si avanza formale richiesta di inserimento dell'infrastruttura portuale in oggetto all'interno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, con conseguente integrazione dell'allegato A al D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169.