

---

# Relazione Illustrativa della proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale 2025 ZONA A – PORTO TURISTICO

---

La presente **Relazione Illustrativa** è finalizzata a fornire <sup>(1)</sup> una prima sintesi dei contenuti della proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale del vigente Piano Regolatore Portuale (nel seguito per brevità PRP-2010) del Porto di Cagliari <sup>(2)</sup> con l'obiettivo di circostanziare, nell'ambito della Fase di Consultazione avviata con il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (nel seguito CSLPP), le motivazioni e la relativa documentazione necessaria per l'adozione dell'ATF da parte della scrivente AdSP-MdS da allegare alla successiva istanza per l'acquisizione del parere da parte del CSLPP ai sensi dell'Art. 5, c.5 della Legge 84/1994.

Rispetto allo stato attuale ed alle previsioni di sviluppo strutturale e funzionale, delineati dal vigente PRP approvato nel 2010 <sup>(3)</sup> e già oggetto di successivi ATF, la nuova proposta di ATF-2025 è finalizzata ad adeguare la "Zona A – Porto Turistico" <sup>(4)</sup> alle moderne esigenze di sicurezza e funzionalità completandone ed integrandone l'attuale assetto infrastrutturale.

Si ritiene utile, al fine di far meglio comprendere le motivazioni che rendono necessario il presente ATF, evidenziare le previsioni del PRP-2010 per la Zona A ed il relativo stato attuale.

#### PREVISIONI DEL PRP-2010 PER LA ZONA "A"

La relazione "Tav. B-Descrizione degli interventi" del PRP-2010, per la zona di cui trattasi prevede che *"La ristrutturazione del porto ai fini diportistici terrà in considerazione le esistenti infrastrutture costituite dalle diramazioni del pennello di Bonaria e dello sporgente S.Elmo"*.

In particolare, poiché gli specchi acquei totali sono pari ad oltre 330.000 m<sup>2</sup> è stato previsto l'ormeggio per circa 2.200 imbarcazioni, un grande porto turistico della città, destinato prevalentemente alla flotta stanziale.

*"L'attuale banchina di riva verrà portata a quota +1.00 m dal l.m.m. e allargata per circa 30 metri rispetto all'attuale allineamento. L'allargamento previsto della banchina non va comunque ad incidere sulle dimensioni dello specchio acqueo, in quanto si è previsto il contemporaneo ampliamento dello specchio acqueo stesso. Dagli esistenti moli, opportunamente ristrutturati ed ampliati, si articoleranno le strutture e i moduli per l'ormeggio delle imbarcazioni, costituiti, prevalentemente, da pontili galleggianti.*

*Un importante intervento infrastrutturale sarà costituito da una sorta di molo di sopraflutto, opposto alle traversie del terzo e quarto quadrante, in grado di garantire elevate caratteristiche di confort a tutto il bacino interno, oltre che costituire la sede di fondamentali funzioni.*

---

<sup>1</sup> Con esplicito riferimento alla Nota ministeriale del 24/10/2022, M INF.CSLP.REGISTRO UFFICIALE.I.0010103.24-10-2022, trasmessa alle Autorità di Sistema Portuale

<sup>2</sup> Già classificato di II categoria - I classe in base ai Regi Decreti n.3095 del 2 aprile 1885 e n. 713 del 26 settembre 1904, con la Legge 84/1994 e ss.mm.ii. rientra nelle competenze amministrative dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna già Autorità Portuale il cui ambito giurisdizionale si estende dalla radice del molo storico di levante del porto di Cagliari a Porto Foxi (Sarroch) ed include il porto storico, il nuovo porto industriale, le aree demaniali a ponente del porto industriale, i pontili Versalis, Syndial e Saras sino al detto porticciolo di Porto Foxi.

<sup>3</sup> Il vigente PRP è stato approvato dalla regione Sardegna con deliberazione n. 32/78 del 15/9/2010, previa adozione del Comitato Portuale (delibera n.23 del 31/10/2008), acquisizione delle formali intese con i Comuni di Cagliari, Sarroch e Capoterra, positivo espletamento della procedura regionale di VAS nonché dello specifico parere favorevole del CSLPP n.43 del 30/08/2010.

<sup>4</sup> Identificata dal PRP vigente nelle Norme Tecniche di Attuazione (da pag. 11 a pag.15) come: Area "Su Siccu", compresa tra il Molo di Levante ed il Pennello di Bonaria; Superficie totale 225.859 m<sup>2</sup>; volumetria totale edificata allo stato attuale 68.650 m<sup>3</sup>; Volume Urbanistico Edificabile (Vur) pari a 100.000 m<sup>3</sup>.

*La necessità di tale intervento deriva dall'esistenza, all'interno delle opere foranee, di un fetch secondario in grado di generare effetti di moto ondoso incompatibili con l'ormeggio delle imbarcazioni.*

*(...)*

*Ad una distanza di circa 850 m dalla radice del molo di Levante sarà praticabile la realizzazione di una nuova imboccatura portuale della larghezza di circa 100 m, per consentire l'accesso diretto del naviglio da diporto nel golfo senza interessare l'esistente imboccatura portuale.*

*Ciò alla luce del fatto che la presenza di oltre 2000 imbarcazioni da diporto possa creare interferenze con il traffico commerciale in fase di entrata o uscita dal porto. L'imboccatura dovrà essere protetta, sul lato esterno, a una distanza di circa 200 m dal molo, da un antemurale opportunamente dimensionato. In tale modo potrà essere consentito l'accesso al porto da entrambi i lati dell'opera di protezione anche in relazione alle diverse possibili traversie.*

*Per quanto attiene la creazione di fornici per favorire i ricambi idraulici, questi saranno praticabili, compatibilmente alla presenza di accumuli di sabbia, alla radice esterna del molo di levante.*

*In generale, tutte le opere di nuova realizzazione saranno a giorno ed i moli esistenti saranno resi permeabili con una serie di tubazioni tale da garantire che la circolazione delle acque interne consenta il raggiungimento di soddisfacenti livelli di qualità.*

*Le caratteristiche dimensionali delle future opere marittime sono puramente indicative; pertanto i profili dei moli, riportati negli elaborati, rappresentano un'ipotesi non vincolante delle opere marittime che dovranno realizzarsi."*

Inoltre, nella relazione "Tav.C-Norme di Attuazione" è riportata la famiglia di destinazioni d'uso per la zona di interesse, famiglia abbastanza ampia che consente l'insediamento di numerose attività al fine di consentire il previsto sviluppo per una fruizione turistico – ricreativa della zona.

Tuttavia, per quanto concerne la pregevole struttura del "Magazzino del Sale" (unico esempio di architettura industriale nella città di Cagliari) è stato previsto il recupero esclusivamente per "destinazioni culturali, fiere e mostre, attività di interesse comune".

#### STATO ATTUALE "ZONA A-PORTO TURISTICO"

L'area si può fondamentalmente dividere in tre macro-aree: calata dei Trinitari, calata dei Mercedari, zona Magazzino del Sale.

La Zona A negli ultimi 6/7 anni è stata oggetto di un'importante riqualificazione con l'esecuzione di molteplici interventi che l'hanno particolarmente valorizzata, rendendola una delle più apprezzate aree cittadine, con notevole frequentazione in tutti i periodi dell'anno.

In particolare, l'intera calata dei Trinitari è stata riqualificata creando un'ampia passeggiata fronte mare in granito e calcestruzzo architettonico, una pista ciclabile e chioschi già assenti in concessione.

Nella zona del Magazzino del Sale l'AdSP ha provveduto ad un vero e proprio recupero "ambientale" di un'area che è stata abbandonata per decenni, prevedendo il consolidamento statico ed il recupero funzionale del Padiglione e realizzandovi tutto intorno un parco che ha consentito di valorizzare ulteriormente la struttura e di far conoscere un'area che non è mai stata accessibile prima dell'esecuzione degli interventi. In particolare, è intendimento dell'AdSP

provvedere quanto prima all'assentimento in concessione della struttura, al fine di completarne il recupero e di valorizzare ulteriormente l'area e la stessa struttura.

La calata dei Mercedari non è stata per il momento oggetto di riqualificazione, atteso che risulta ancora occupata dalla cantieristica navale. Tuttavia, l'AdSP ha già completato, conformemente al PRP-2010, un'importante opera infrastrutturale nella sottozona H2 dell'avamposto est del Porto Canale, in cui sono state ultimate nel Luglio del 2023 le opere a mare destinate al distretto della cantieristica (banchine, moli e dragaggio degli specchi acquei).

Inoltre, sono già state espletate le gare per l'assentimento in concessione delle predette aree e, pertanto, si ritiene di poter recuperare in tempi ristretti anche la calata dei Mercedari e l'area retrostante per riqualificarla, come previsto nel piano, per una fruizione turistico – ricreativa.

A mare, sono in essere n.4 concessioni, che hanno consentito il posizionamento di pontili galleggianti per associazioni sportive (quali la Lega navale e la Soc. Canottieri Ichnusa) e per la flotta stanziale (con imbarcazioni di 10 – 12 m) per un numero complessivo di circa 800 unità (pertanto, l'attuale porto risulta notevolmente sottodimensionato rispetto alle previsioni di Piano).



**Figura 1 - Intervento di riqualificazione eseguito in calata dei Trinitari**



**Figura 2 - Intervento di riqualificazione Magazzino del Sale**



**Figura 3 - Area calata dei Mercedari occupata dalla cantieristica navale (da trasferire nell'avamposto est del Porto canale)**



Figura 4 - Area e specchio acqueo interessato dall'ATF-2025

### ATF-2025

In questa fase si prevede di strutturare il suddetto Adeguamento Tecnico Funzionale, in considerazione del vigente quadro normativo in materia di programmazione e pianificazione dei porti afferenti alle Autorità di Sistema Portuale, con specifico riferimento all'art.5 della Legge n. 84 del 28 gennaio 1994 (5) tenendo conto dei recenti aggiornamenti (6) nonché delle indicazioni fornite dalle Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale (nel seguito LLGG,7).

A tal scopo oltre alla **Relazione Generale**, la proposta di ATF sarà corredata anche degli elaborati elencati nei punti seguenti.

- **Stralcio Norme Tecniche di Attuazione**. Aggiornamento della "Zona A – Porto Turistico";

---

<sup>5</sup> "Riordino della legislazione in materia portuale" (GU n.28 del 04-02-1994 - Suppl. Ordinario n. 21) e ss.mm.ii..

<sup>6</sup> In particolare il DL 121/2021 "Infrastrutture" e la recente sentenza della Corte Costituzionale n. 6 del 26 gennaio 2023

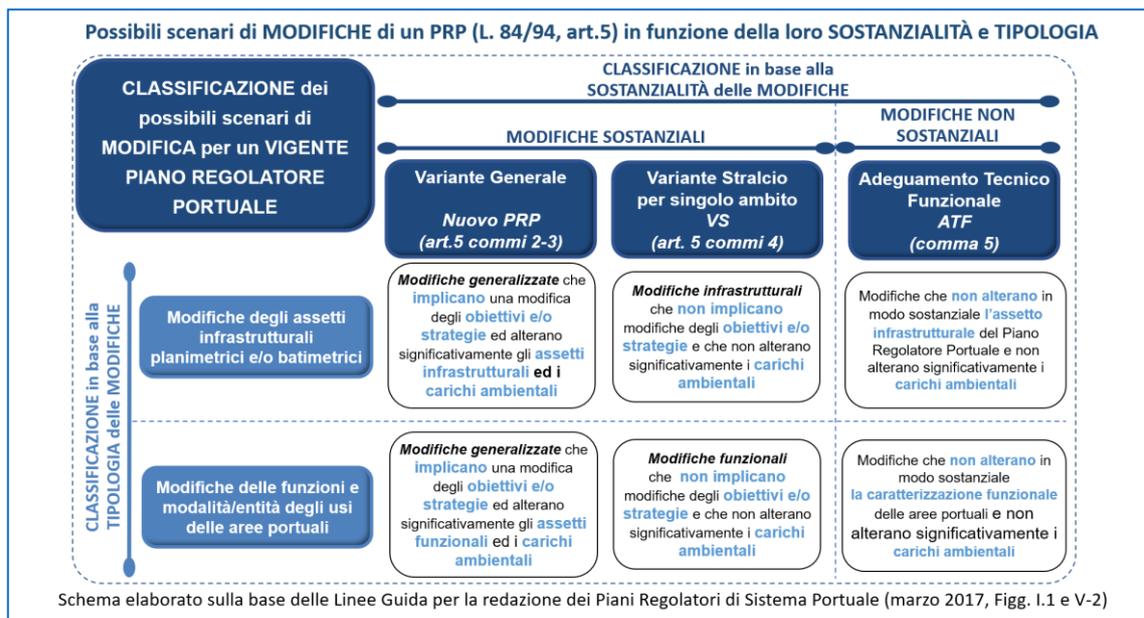
<sup>7</sup> Pubblicate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (ultima stesura a marzo 2017).

- **Studi specialistici** di aggiornamento ed integrazione di quelli redatti nell’ambito del vigente PRP e nei precedenti ATF: **Meteoromario; Agitazione ondosu Portuale; Qualità delle acque interne; Tracimazione Ondosa (diga di levante).**
- **Elaborati grafici** esplicativi degli interventi di ATF: **Inquadramento Generale; Planimetria del PRP vigente; Planimetria dello stato di fatto; Planimetria di ATF; Dettagli planimetrici e sezioni tipologiche.**

A seguire si riporta una proposta della struttura e dei contenuti della Relazione Generale di ATF per una prima condivisione, all’avvio della suddetta Fase di Consultazione con i referenti del CSLLPP, anche nella previsione di concordare eventuali integrazioni e approfondimenti.

Il **primo capitolo** della **Relazione Generale** tratterà i seguenti aspetti:

- inquadramento della normativa vigente cui fare riferimento per la redazione e procedura di adozione/approvazione dell’ATF anche tramite schematizzazioni grafiche di sintesi elaborate sulla base di quelle desumibili dalle citate LLGG;
- previsioni del PRP-2010 per la Zona A del PRP-2010;
- sintesi degli obiettivi e vincoli della proposta di ATF che rispettano i principi di sviluppo e gestione degli ambiti portuali, come delineati dal vigente PRP-2010.
- Illustrazione degli elementi amministrativi e tecnici che hanno portato la AdSP-MdS a programmare, ai sensi della normativa vigente, modifiche non sostanziali dell’area delineata dal PRP-2010 come “Zona A – Porto Turistico” <sup>(8)</sup> tramite lo strumento dell’ATF.



**Figura 5 - Schematizzazione delle tipologie di modifica di un Piano Regolatore Portuale ai sensi della normativa vigente**

<sup>8</sup> Che ricomprende la zona orientale (nota come Darsena del Sale o di Su Siccu) del Nuovo Bacino di Levante del Porto di Cagliari delimitata dal Molo Bonaria e dal Nuovo Molo di Levante. Al suo interno ricadono i Marina di Bonaria (detta anche Su siccu), del Sole e Sant’Elmo (detta anche Calata dei Mercedari) con una capacità attuale di circa 1.200 posti barca (p.b.).

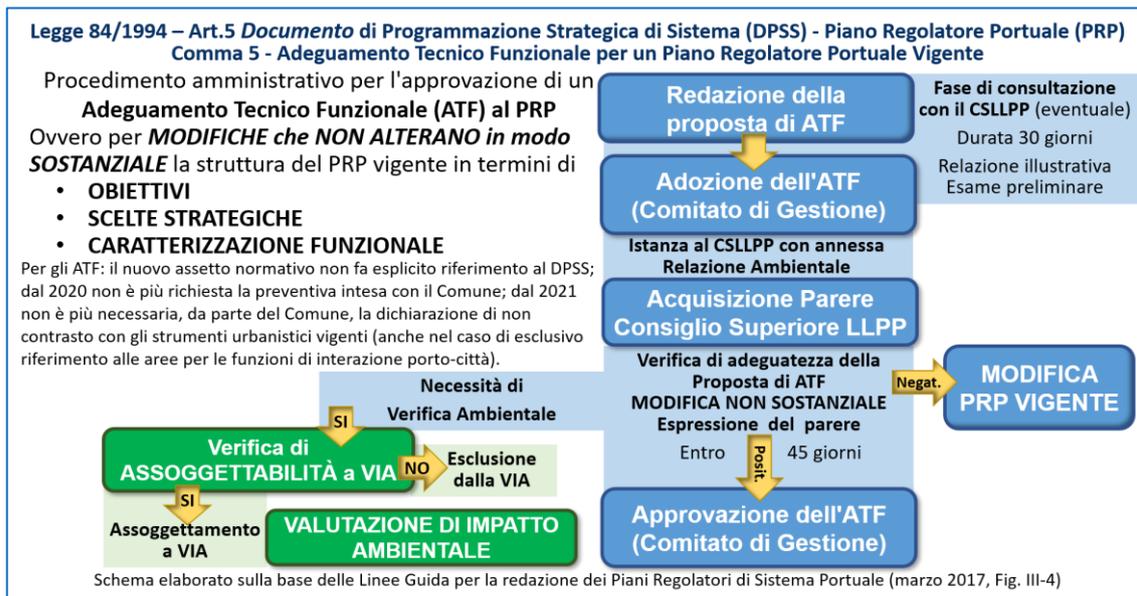


Figura 6 - Schematizzazione del procedimento amministrativo per l'Adeguamento Tecnico Funzionale di un PRP

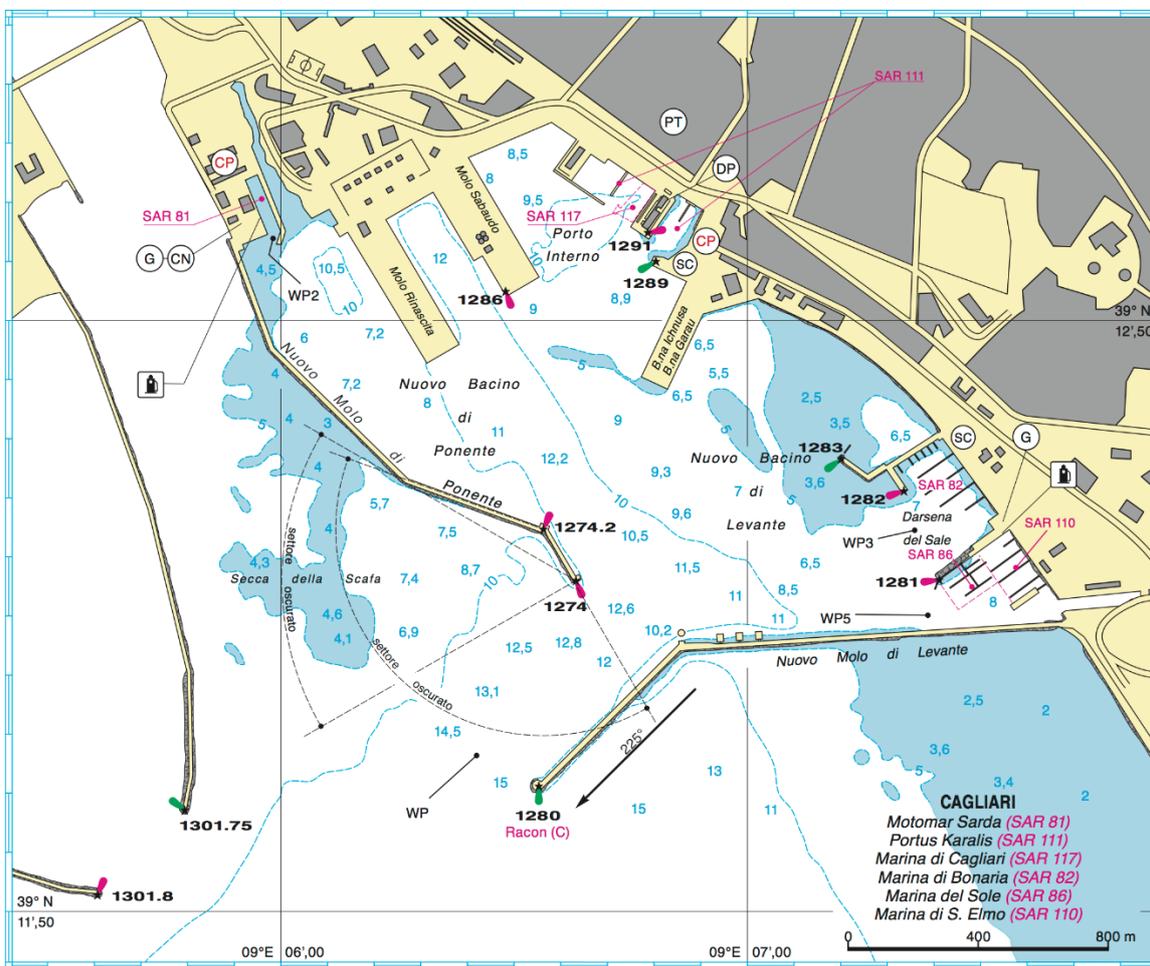


Figura 7 - Inquadramento generale del Porto Vecchio di Cagliari con individuazione degli attuali Marina. (fonte <https://www.pagineazzurre.com/porti-della-sardegna/porto-cagliari/>)

Con riferimento agli schemi tipologici (Figura 5) e procedurali (Figura 6) inerenti le possibili modifiche di un PRP si precisa che la proposta di ATF-2025 inerente la “Zona A – Porto Turistico” dell’area sud-orientale del porto storico di Cagliari (Figura 7), contempla interventi che non introducono alterazioni infrastrutturali significative rispetto alle previsioni del PRP ma anzi perseguono il rafforzamento e riassetto plano-altimetrico delle opere foranee esistenti, che

comunque necessiterebbero di interventi di riqualificazione, contenendo nel contempo gli attuali scenari di interferenza e rischio con le altre distinte attività portuali con benefici anche in termini di recupero e riqualificazione delle pertinenti aree a terra, il tutto nel rispetto dei principi di sviluppo sostenibile per gli aspetti socio-economici e di contenimento dei carichi ambientali.

In sintesi le principali motivazioni degli obiettivi oggetto della proposta di ATF sono riconducibili alle seguenti problematiche:

1. riduzione delle interferenze nelle fasi di accesso e uscita tra le imbarcazioni della nautica da diporto afferenti alla Zona A e le esigenze di manovra delle altre imbarcazioni pertinenti le attività precipue dei traffici marittimi afferenti alle restanti zone <sup>(9)</sup> del Porto Vecchio di Cagliari;
2. miglioramento delle condizioni di navigabilità lungo il canale di accesso e nelle zone di manovra delle imbarcazioni turistiche afferenti ai Marina già presenti nella “Zona A – Porto Turistico” solo parzialmente ridossati dal moto ondoso residua dagli attuali Molo Bonaria e Sant’Elmo sud (non a caso noti denominati “pennelli”);
3. attenuazione delle condizioni di esposizione al moto ondoso residuo nelle zone di accosto ed ormeggio entro valori compatibili con le esigenze di confort nello stazionamento delle imbarcazioni della nautica da diporto;
4. riduzione dei fenomeni di tracimazione del moto ondoso lungo il Molo di Levante a discapito non solo della stabilità ed integrità del muro paraonde ma anche della retrostante fascia di banchina nella previsione di poterla destinare all’ormeggio delle imbarcazioni turistiche di transito;
5. adeguate condizioni di vivificazione degli specchi portuali interni.

Per risolvere queste problematiche la struttura tecnica della AdSP-MdS ha valutato la necessità di realizzare, comunque nel rispetto dell’assetto plano-altimetrico delineato dal vigente PRP-2010, interventi di adeguamento infrastrutturale delle opere marittime esistenti e/o previste dal suddetto PRP (peraltro, nella relazione “Tav.B-Descrizione degli interventi” erano esplicitamente riportati gli obiettivi sopra indicati nello studio delle opere a mare che si sarebbe dovuto porre in essere, nonché che *“Le caratteristiche dimensionali delle future opere marittime sono puramente indicative; pertanto i profili dei moli, riportati negli elaborati, rappresentano un’ipotesi non vincolante delle opere marittime che dovranno realizzarsi”*), che si inquadrano come adeguamenti tecnici funzionali del PRP vigente, così distinti:

- **Mantenimento dell’attuale “fronte mare” del Lungomare** (passeggiata di Bonaria e Su Siccu), recentemente interessato da interventi di riqualificazione urbana che hanno rafforzato la fruizione turistico – ricreativa della zona prevista anche dal PRP-2010), eliminando così l’ipotesi delineata dal PRP con un avanzamento “lato mare” di circa 30 m allineandosi con l’attuale fronte di banchina del dente di attracco posto a ponente di Molo Sant’Elmo a discapito degli specchi liquidi già oggi razionalmente adibiti agli ormeggi della nautica da diporto mediante il posizionamento di pontili galleggianti;
- **Ottimizzazione planimetrica della imboccatura**, già prevista dal vigente PRP, per delimitare gli specchi portuali della “Zona A – Porto Turistico” al fine di perseguire il corretto compromesso tra adeguato “ridosso” per contenere la propagazione del moto ondoso residuo e nel contempo assicurare adeguati spazi di manovra per e imbarcazioni;

---

<sup>9</sup> Identificate nel vigente PRP come: B – Parco di Bonaria; C – Struttura Polifunzionale e Zona Servizi ; D – Diporto in transito e grandi Yachts; E – Termina (passeggeri, Ro-Ro, misto) e Servizi Portuali ; F – Porto pescherecci, Capitaneria e servizi ancillari.

- **Adeguamento infrastrutturale del prolungamento del Molo Bonaria**, come già previsto dal PRP-2010, contemplando però la realizzazione anche di moli interni finalizzati alla corretta delimitazione delle aree di ormeggio e contestuale formazione di nuove aree a terra necessarie per i servizi di pertinenza ed ancillari per le moderne esigenze della nautica da diporto;
- **Riqualificazione infrastrutturale del Nuovo Molo di Levante** attraverso l'adeguamento del corpo scogliera (lato mare) e del retrostante muro paraonde nonché la realizzazione del nuovo fronte di banchina (in allineamento con le briccole esistenti);
- **Estensione della "famiglia" di destinazioni d'uso** previste nella Zona A anche all'area del cosiddetto Magazzino del Sale (o Padiglione Nervi), nel quale il PRP-2010 aveva previsto il recupero per le sole "destinazioni culturali, fiere e mostre, attività di interesse comune". L'area, infatti, negli ultimi 6/7 anni è stata oggetto di importanti interventi di riqualificazione (realizzazione di un parco e consolidamento della struttura), che le hanno conferito un notevole pregio ambientale / architettonico con una fruizione turistico-ricreativa importante. L'estensione della destinazione d'uso già previste nella zona alla struttura consentirà l'ulteriore valorizzazione dell'area ed il suo pieno sfruttamento economico da parte dei concessionari che verranno individuati mediante procedure ad evidenza pubblica.

Per un primo inquadramento planimetrico e tipologico degli interventi oggetto di ATF rispetto allo stato di fatto attuale della "Zona A – Porto Turistico", nelle figure seguenti si riportano alcuni stralci degli elaborati grafici, cui si rimanda per i dettagli, che accompagnano la presente relazione illustrativa.

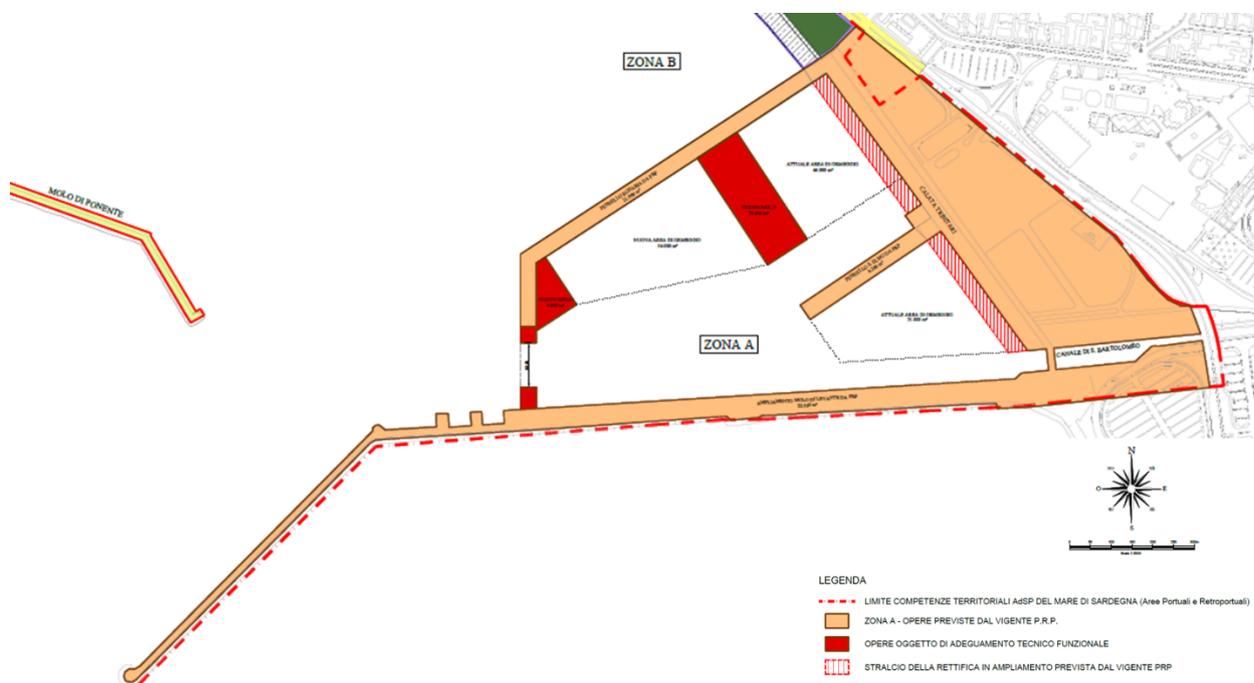


Figura 8 - Assetto planimetrico oggetto dell'ATF (2025) per la Zona A – Porto Turistico del Porto di Cagliari

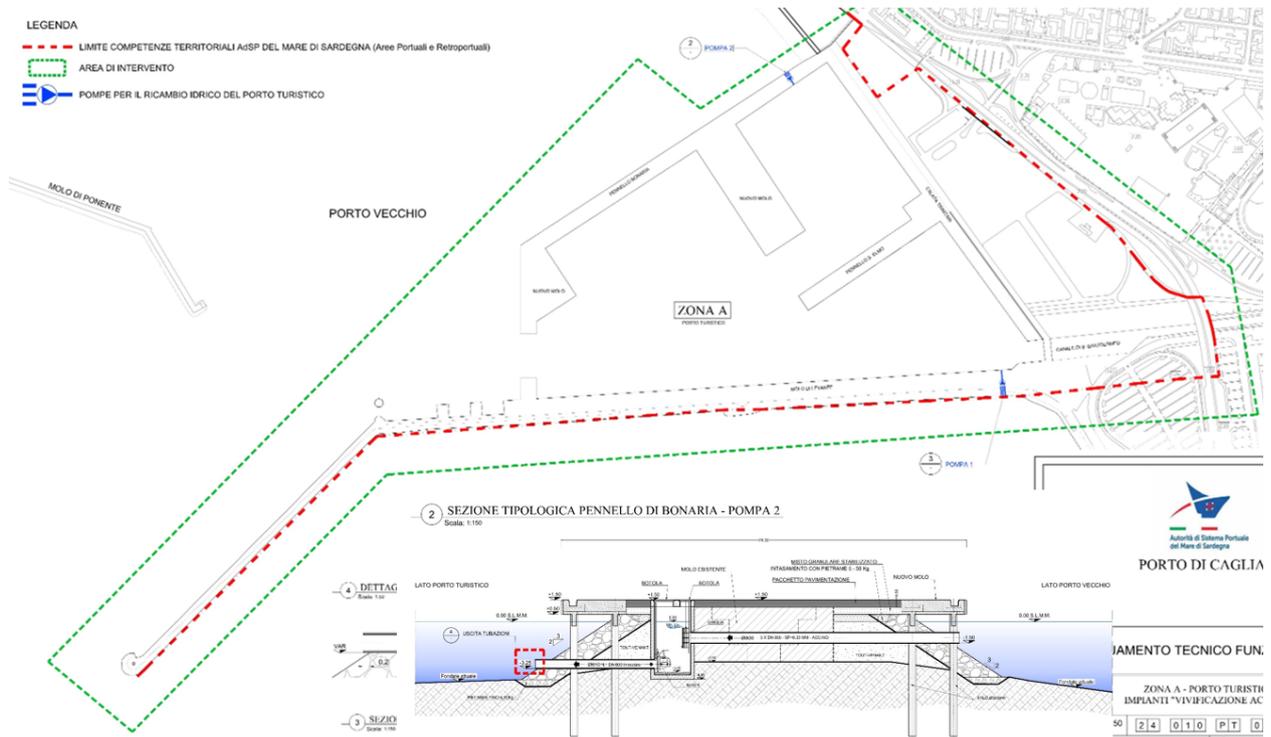


Figura 9 - Stralcio delle opere marittime oggetto dell'ATF (2025) per la Zona A – Porto Turistico del Porto di Cagliari

Il **secondo capitolo** della **Relazione Generale** è finalizzato ad illustrare lo stato di fatto della Zona A del Porto di Cagliari a partire da un primo inquadramento del contesto geografico e territoriale in cui ricade.

Per comprendere l'attuale assetto infrastrutturale e funzionale della "Zona A – Porto Turistico" del Porto di Cagliari è illustrata l'evoluzione storica dell'intero ambito portuale di pertinenza della AdSP-MdS, dal Porto Vecchio (delimitato dai Moli di Ponente e Levante) al Porto Canale (nuova importante realtà nazionale per le moderne esigenze dei traffici commerciali e della cantieristica nautica) sino al Porto Industriale di Sarroch (traffici petroliferi).

Questo secondo capitolo riporta i risultati dello specifico studio meteomarinico condotto per circoscrivere con dati oggettivi la sostenibilità degli interventi previsti dall'ATF per gli aspetti di esposizione al moto ondoso. Come evidenziato dalla seguente figura lo studio meteomarinico ha confermato il quadro conoscitivo già delineato dai precedenti studi specialistici di idraulica marittima condotti a supporto del vigente PRP, ovvero come in prossimità del Porto di Cagliari siano largamente prevalenti le mareggiate provenienti da un ristretto settore di traversia incentrato sulla direzione di scirocco e mezzogiorno.

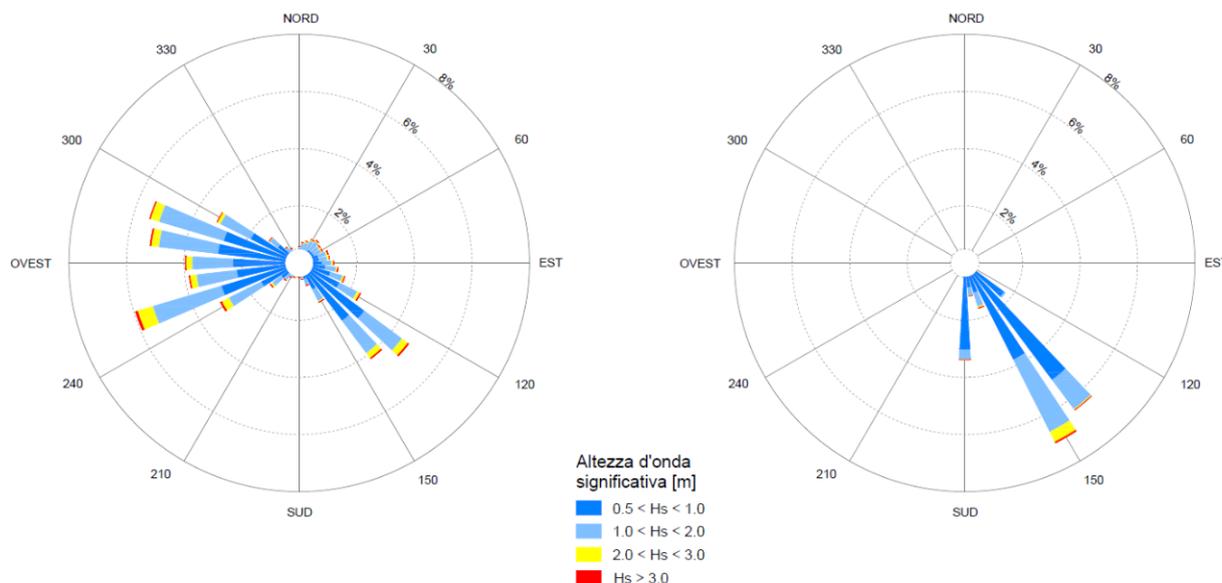


Figura 10 - Rose ondamiche al largo del Golfo di Cagliari e in prossimità del Porto Vecchio e del Porto Canale

Nel **terzo capitolo** della **Relazione Generale**, è illustrato il vigente assetto di pianificazione del sistema portuale di Cagliari <sup>(10)</sup> cui si è fatto riferimento per inquadrare le cause contingenti che richiedono un adeguamento tecnico funzionale della Zona A del Porto Vecchio attraverso modifiche infrastrutturali e funzionali non sostanziali che, comunque, non alterano significativamente gli attuali carichi ambientali.

In sintesi, limitatamente al solo Porto Vecchio, il Piano Regolatore Portuale del Porto di Cagliari approvato nel 2010 è stato oggetto di adeguamenti tecnico funzionali che però non hanno mai riguardato la “Zona A – Porto Turistico”. Al riguardo, anche in ragione di quanto espresso dal CSLP nell’ambito del parere reso nell’iter di approvazione del PRP, si rende necessario promuovere un adeguamento infrastrutturale e funzionale di questa zona del Porto Vecchio per completarne l’assetto plano-altimetrico delineato dallo stesso PRP e, nel contempo, assicurare il perseguimento dei moderni standard ed esigenze della nautica da diporto con il potenziale obiettivo di poter assurgere a diventare il principale polo della nautica del Mediterraneo centrale.

Il **quarto capitolo** della Relazione Generale illustra la proposta di ATF-2025 partendo dall’analisi delle attuali problematiche che permangono anche a seguito degli ultimi interventi di riqualificazione delle infrastrutture portuali delineate dal PRP-2010:

1. possibili interferenze con le imbarcazioni adibite alle altre attività portuali (commerciali e pescherecce) per la condivisione degli spazi di evoluzione e manovra dall’imboccatura del Porto Vecchio verso la Zona A, nonché per la presenza delle briccole presenti sul Nuovo Molo di Levante;
2. fenomeni di tracimazione del moto ondoso lungo il Nuovo Molo di Levante, in occasione delle mareggiate provenienti da scirocco e mezzogiorno, a discapito dell’integrità del molo stesso, nonché della retrostante potenziale fascia di stazionamento all’ormeggio per le imbarcazioni della nautica quanto meno nel periodo estivo;

<sup>10</sup> Articolato nel: Porto Vecchio, a sua volta suddiviso in sei Zone da A a F; nel Porto Canale suddiviso nelle Zone H e G; nel Porto Industriale.

3. stati di agitazione ondosa residua nelle aree di manovra e lungo le aree di evoluzione ed ormeggio delle imbarcazioni che penalizzano e mettono a rischio in particolare quelle della nautica da diporto;
4. possibili interferenze tra le manovre delle imbarcazioni pertinenti le attività precipue del porto commerciale e quelle dei natanti della nautica da diporto che attualmente usufruiscono delle darsene non adeguatamente ridossate dai moli di Bonaria e Sant'Elmo;
5. incompatibilità delle attuali aree di ormeggio per la nautica da diporto ricomprese tra i moli di Bonaria e Sant'Elmo ed il Nuovo Molo di Levante con i nuovi specchi liquidi delimitati dal prolungamento del molo di Bonaria come previsto dal PRP-2010 che necessitano di moli interni, non solo per una più razionale distribuzione degli ormeggi e ma anche per guadagnare aree a terra per i necessari servizi ancillari della nautica da diporto;
6. necessità di ottimizzare la conformazione della nuova imboccatura di accesso alla Zona A come altrimenti delimitata dalla conformazione planimetrica delineata dal PRP-2020 tenendo anche conto dell'esigenza di assicurare un corretto ricambio idrico degli specchi portuali per come saranno delimitati dagli interventi infrastrutturali di riqualificazione e prolungamento dell'attuale Molo Bonaria;
7. necessità di rendere compatibile con lo strumento di PRP ed in particolare con le sue NTA, l'iter procedurale per l'assentimento della concessione demaniale marittima del Magazzino del Sale, consentendo ai concorrenti di proporre soluzioni che ne prevedono il completo sfruttamento economico, secondo le destinazioni d'uso già previste per la Zona A. L'assentimento di concessione della stessa consentirà, inoltre, il completo recupero della struttura (secondo indicazioni già fornite sia dalla Soprintendenza che dall'Ufficio Tutela del Paesaggio della Regione), nonché l'ulteriore valorizzazione dell'area.

Per risolvere le attuali problematiche che condizionano la funzionalità e lo sviluppo dei traffici portuali cui corrispondono altrettanti obiettivi funzionali da perseguire senza interferire negativamente con gli vincoli urbanistici, paesaggistici ed ambientali, si rende necessario:

1. adeguare l'assetto planimetrico della nuova imboccatura per la Zona A, che si realizza con il prolungamento del Molo Bonaria previsto dal PRP-2010, tenendo conto delle condizioni di esposizione in occasione di stati di mare estremi (in particolare vento e moto ondoso) ed in considerazione dei moderni requisiti e standard di navigabilità e stazionamento all'ormeggio delle imbarcazioni del turismo nautico;
2. riqualificare il corpo diga del Nuovo Molo di Levante (opera a gettata con muro paraonde) secondo una sezione trasversale la cui conformazione geometrica, lato mare a parità di forzanti meteomarine (moto ondoso e livello), è associata a valori di portata di tracimazione inferiori rispetto a quelli riscontrabili per il corpo diga attuale e comunque entro adeguati range di sicurezza;
3. ottimizzare la conformazione planimetrica delle nuove opere oggetto di ATF e selezionare la tipologia e conformazione strutturale in modo tale da attenuare o comunque non incrementare l'attuale livello di agitazione ondosa degli specchi portuali in particolare nella zona di evoluzione dell'avamposto e nelle darsene interne con particolare riferimento alle aree destinate all'ormeggio delle piccole imbarcazioni;
4. ridefinire le aree di stazionamento all'ormeggio e impostare i "corridoi" di manovra differenziati per limitare le sovrapposizioni ed interferenze nelle rotte di ingresso ed uscita delle imbarcazioni della nautica con quelle afferenti le altre attività di pertinenza del Porto Vecchio (commerciali e pescherecce);
5. ampliare adeguatamente gli spazi di banchina soprattutto per il prolungamento del Molo

Bonaria tenendo conto delle esigenze dei servizi a terra e delle fasce di manovra e delle aree di sosta e stazionamento degli automezzi al servizio non solo dei traffici portuali (camion, navette pullman) ma anche dei mezzi terrestri di cantiere impiegati per i lavori di realizzazione e manutenzione delle opere;

6. riqualificare totalmente o parzialmente le opere che attualmente contraddistinguono i moli (Bonaria, Sant'Elmo e Levante) contemplando anche la realizzazione di adeguati sistemi per l'immissione "forzata" delle acque marine da attivare nei periodi di maggiore stagnazione delle acque al fine di favorire il ricambio idrico nelle darsene di ormeggio.

Per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati grafici, di seguito elencati ed allegati alla presente Relazione Illustrativa che, nell'ambito della Fase di Consultazione con il CSLPP, potranno essere oggetto di revisioni ed integrazioni unitamente agli altri documenti che saranno predisposti per l'acquisizione del parere del CSLPP ai sensi dell'Art.5, comma 5 della Legge 84/1994:

- T.01 – Corografia di inquadramento;
- T.02 – Stralcio Planimetrico – Zona A;
- T.03 – Planimetria dello stato attuale;
- T.04 – Planimetria degli interventi di ATF-2025;
- T.05-T.08 – Sezioni tipologiche degli interventi di ATF-2025;
- T.09 – Impianti di "vivificazione Acque".

Nel quarto capitolo è riportata anche una sintesi degli studi di ingegneria marittima condotti a supporto delle scelte progettuali contemplate dalla proposta di ATF-2025 e distinti in:

- S1 - Studio Meteomarinario;
- S2 - Studio dell'agitazione ondosa portuale;
- S3 - Studio della circolazione idrica.
- S4 - Studio della tracimazione ondosa.

La Relazione Generale riporterà, oltre alle motivazioni che hanno portato alla definizione degli interventi di ATF-2025 descrivendone le caratteristiche strutturali e la correlata stima dei possibili costi e tempi di attuazione, anche considerazioni sugli aspetti ambientali e paesaggistici nonché sulle condizioni di "non contrasto" dell'ATF-2025 con i vigenti strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistici ed il correlato aggiornamento delle Norme Tecniche di Attuazione per quanto attiene la "Zona A – Porto Turistico" oggetto di ATF.

Al riguardo si precisa, come già accennato, che il PRP-2010 già prevedeva nella zona l'incremento dell'attuale porto turistico sino a circa 2.200 imbarcazioni con una definizione più appropriata delle opere marittime e che detta previsione era stata già oggetto di analisi, anche nel Rapporto Ambientale allegato al Piano e sottoposto a procedura di VAS. Si ritiene, pertanto, che il presente ATF-2025 non comporti una variazione del carico ambientale a suo tempo già considerato nella predetta procedura.

Inoltre, fra gli studi di settore del Piano-2010 era stato previsto anche quello trasportistico, valutando la sostenibilità degli accessi alla zona del porto turistico.