

Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

PORTO DI CAGLIARI

VARIANTE LOCALIZZATA AL PIANO REGOLATORE PORTUALE

Elaborato:

R.1

Oggetto:

Relazione tecnico - illustrativa

PORTO STORICO - Zona D ed E -

AdSP del Mare di Sardegna

Il Presidente

Prof. Massimo DEIANA

Il Segretario Generale

Avv. Natale DITEL

Direzione Tecnica SUD

Dott. Ing. Sergio MURGIA

Dott. Ing. Alessandra MANNAI

Data:

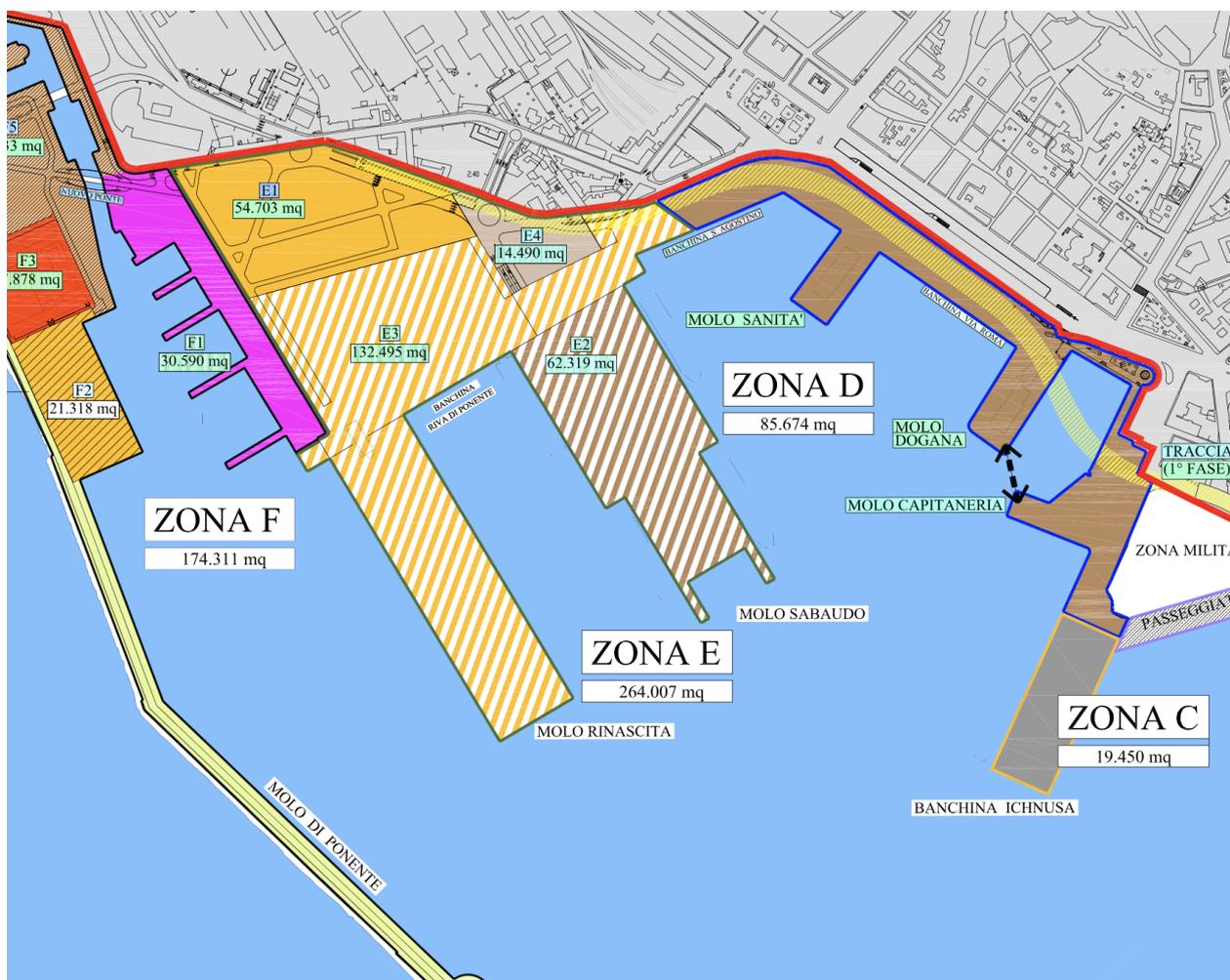
DICEMBRE 2019

Scala:

1. ZONE PORTUALI INTERESSATE DALLA PROPOSTA DI VARIANTE LOCALIZZATA E PREVISIONI DEL VIGENTE PIANO

Le zone interessate dalla proposta di variante localizzata ricadono nel Porto Vecchio di Cagliari e sono individuate dal Piano Regolatore Portuale con la lettera “D” – “Aree per attività a supporto della nautica da diporto e turistico ricettive” e con la lettera “E” - “Terminal passeggeri, RO.RO e servizi portuali”.

In particolare, di quest’ultima zona sono interessate le sottozone “E2”, destinata a “Dogana, Direzione Marittima, Stazione Marittima”, ed “E3” – “Aree operative a servizio delle banchine”.



- PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE: PORTO STORICO -

Zona D (“Diporto in transito e grandi yacht”)

Dalle norme di attuazione (Rel. C del Piano) si evince che la zona “D” *“rappresenta la zona di maggior interesse sia dal punto di vista storico che per la sua funzione di filtro tra le attività portuali e quelle urbane.*

Ogni intervento dovrà, perciò, essere condotto nel rispetto di ogni componente dell’antica architettura portuale e compatibile, dal punto di vista architettonico, con la parte urbana della Città.

Il fatto più rilevante dal punto di vista organizzativo è il passaggio dalla destinazione d’uso di traffico commerciale, trasferito sugli adiacenti moli Sabaudo e Rinascita, a quella del diporto per il naviglio in transito o di elevato dislocamento.

Si prevede di realizzare ormeggi per circa 300 imbarcazioni, che potranno trovare risposta alle loro esigenze di servizi nelle strutture previste sui moli Sanità e Dogana”.



- ZONA D -

Sottozona E2 (“Dogana, Direzione marittima, Stazione marittima”)

Detta sottozona è costituita dall'area insistente sul Molo Sabauda, (Rel. C del Piano), “destinata, secondo le esigenze, ai traghetti di tipo Ro.Ro. misto, per merci e passeggeri.

In essa si prevede l'accorpamento in un unico edificio di tutte le funzioni insediate nell'area, con demolizione degli edifici esistenti.

E' quindi prevista la costruzione di un edificio destinato ad accogliere la nuova stazione marittima, oltre agli uffici della Dogana e della Direzione marittima. In particolare, gli insediamenti previsti consistono in sedi istituzionali, uffici e direzionalità a basso concorso di pubblico, artigianato di servizio compatibile con i contesti di zona, attrezzature funzionali e servizi tecnici, pubblici esercizi a servizio delle suddette attività, parcheggi attrezzati di uso pubblico, parcheggi pertinenziali.



- ZONA E2, MOLO SABAUDO -

I parametri di edificabilità della sottozona sono i seguenti:

Superficie territoriale (St)	mq	62.319
Indice di fabbricabilità territoriale (It)	mc/mq	0,70
Volume Urbanistico (Vur)	mc	43.623

L'altezza massima di sottozona è pari a m 13.50.

Sottozona E3 (“Aree operative a servizio delle banchine”)

Dalle norme di attuazione (Rel. C del Piano) si evince la sottozona “E3” “(...)comprende le aree a ridosso del terminal Ro.Ro. ed è destinata alle aree tecniche e di servizio ai traghetti, al traffico ed alla sosta temporanea di mezzi rotabili e potrà essere aggregata funzionalmente al terminal traghetti o a quello Ro.Ro.

L’area è razionalmente collegata alla viabilità esterna ed ai flussi di sbarco/imbarco di banchina. La disponibilità di area di sosta, alla quale si aggiungono le fasce operative lungo i fronti di accosto, appare congruente rispetto alla potenzialità di traffico. Inoltre, la regolarità e l’autonomia funzionale degli spazi dedicati lascia aperta la possibilità di gestire i flussi di traffico sia che questi avvengano in ambito nazionale, sia che al terminal facciano capo flussi internazionali che richiedano una perimetrazione fisica di tipo doganale o finalizzata alle nuove esigenze di security”.



- ZONA E3, ZONA RIVA DI PONENTE E MOLO RINASCITA -

I parametri di edificabilità della sottozona sono i seguenti:

Superficie territoriale (St)	mq	132.495
Indice di fabbricabilità territoriale (It)	mc/mq	0,45
Volume Urbanistico (Vur)	mc	59.622

Altezza massima di sottozona è pari a 7,00 m

2. PROPOSTA DI VARIANTE LOCALIZZATA

Il Porto di Cagliari dispone di n.5 ormeggi per navi con rampa poppiera (Ro Ro e Ro Ro – pax), che vengono utilizzati con un coefficiente del 14,24%.

Essi sono, pertanto, sufficienti per le attuali esigenze di traffico portuale, nonostante l'arrivo concomitante delle navi e pur essendo uno di essi (Molo Sabaudò interno) poco utilizzato per le seguenti motivazioni:

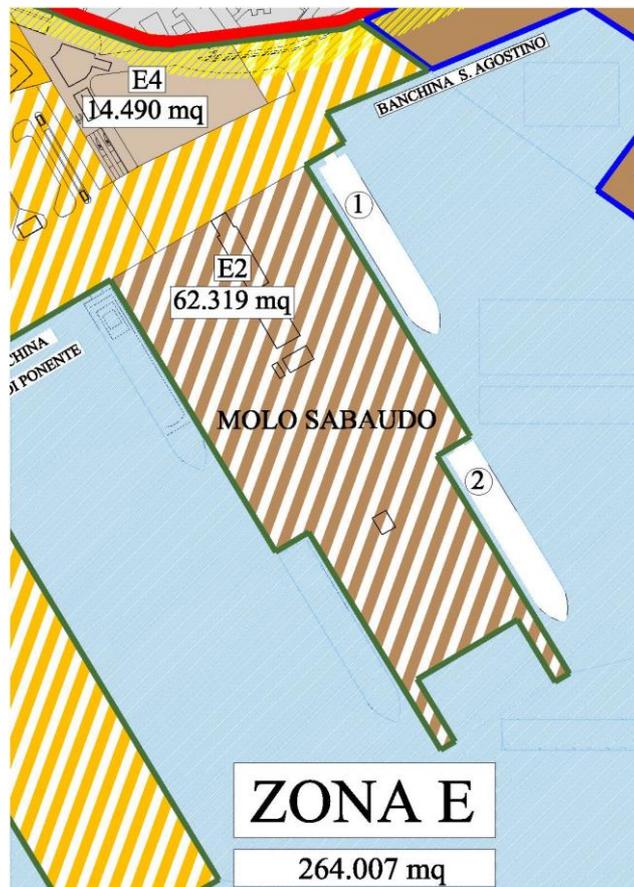
- gli specchi acquei hanno una profondità minima di 7,31 m e non è possibile effettuare un dragaggio in assenza di lavori di consolidamento, trattandosi di una vecchia banchina a massi sovrapposti;
- ridotta altezza della banchina rispetto al l.m.m.. Ciò comporta un'inclinazione eccessiva della rampa poppiera (non compatibile col transito in sicurezza di mezzi e persone), che deve essere controbilanciata con l'abbassamento della rampa medesima, operazione che richiede tempi lunghi e comporta disagi;
- la banchina interna del Molo Sabaudò, su cui ormeggia la nave Ro Ro, è inclinata rispetto alla calata S. Agostino su cui poggia la rampa. Ciò rende l'ormeggio disagiata.



- RILIEVI BATIMETRICI,
 dettaglio radice Molo Sabaudò interno – calata S. Agostino -



- ORMEGGIO MOLO SABAUDO INTERNO -



- Tav.06 P.R.P. – DETTAGLIO MOLO SABAUDO (lunghezza complessiva di 348 m), con la previsione, sul lato interno, di due denti per consentire l’ormeggio di due navi Ro Ro: uno delle dimensioni di (250x30) m ed uno necessario per allineare la banchina del Molo Sabaudo interno alla cala S. Agostino -

Il P.R.P. aveva previsto sul Molo Sabaudo la realizzazione di un centro intermodale, in previsione di un aumento del traffico passeggeri su navi di linea Ro Ro che, in base alle stime del P.R.P., avrebbe dovuto raggiungere nel 2018 un numero di passeggeri pari a 477.961.

TRAFFICO PASSEGGERI REGISTRATO DAL 2006 AL 2018			
ANNO	TRAFFICO REALE	PREV. OTTIMISTICA	PREV. CONSERVATIVA
2006	327.213	327.213	327.213
2007	330.185	338.665	335.393
2008	286.721	350.518	343.778
2009	231.727	362.786	352.372
2010	188.106	375.484	361.181
2011	185.431	388.626	370.211
2012	158.762	400.285	377.615
2013	197.418	412.294	385.168
2014	222.547	424.663	392.871
2015	257.569	437.403	400.728
2016	322.664	450.525	408.742
2017	294.584	464.040	416.917
2018	311.018	477.961	425.255

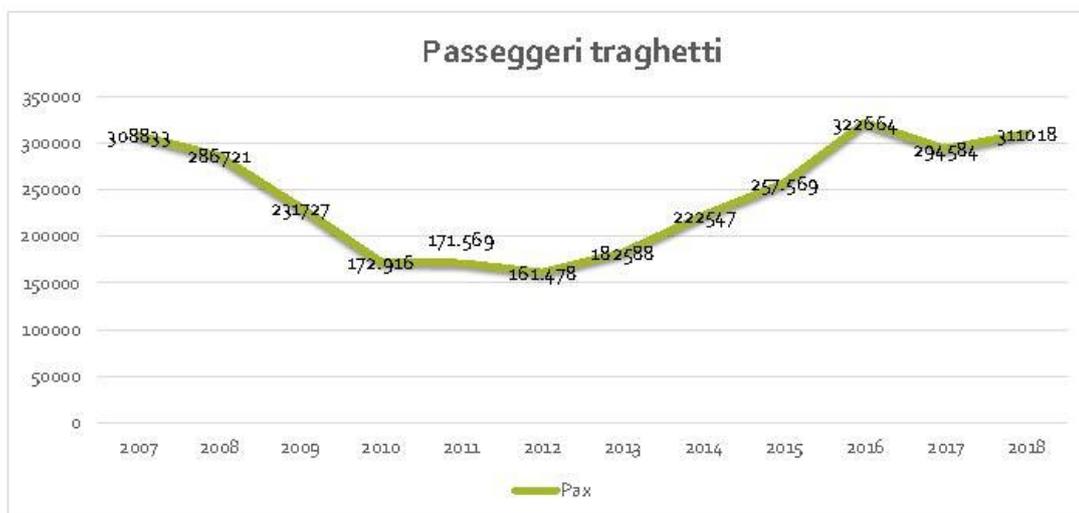
- TABELLA DI CONFRONTO DATI TRAFFICO PASSEGGERI -

(*) Lo Studio di Settore S1 allegato al PRP (“analisi storica e previsione di traffico marittimo”), riferendosi ai dati disponibili alla data della predisposizione dello studio stesso (anno 2006), ipotizzava uno sviluppo dei traffici crocieristici e passeggeri prevedendo due scenari:

- Previsione ottimistica: crescita 2008 e fino al 2011
Traffico non di crociera +3,50% annuo
- Previsione conservativa: crescita 2008 e fino al 2011
Traffico non di crociera +2,50% annuo

Per gli anni successivi al 2011, considerando il non breve lasso di tempo che intercorreva rispetto alla data di elaborazione dei dati (anno 2006) e la difficoltà di stimare l’evoluzione delle diverse situazioni economiche e geopolitiche, era stato ritenuto di adottare criteri di maggior prudenza e modificare come segue le succitate previsioni:

- Previsione ottimistica: crescita dopo il 2011
Traffico non di crociera +3,00% annuo
- Previsione conservativa: crescita dopo il 2011
Traffico non di crociera +2,00% annuo



- DATO REALE TRAFFICO PASSEGGERI NEL PORTO DI CAGLIARI -

L'intermodalità era assicurata dalla presenza in piazza Matteotti, nelle vicinanze del Molo, della stazione ferroviaria e dei bus dell'ARST. Il passeggero, secondo le previsioni del P.R.P., avrebbe pertanto avuto a disposizione altre due differenti modalità di trasporto in prossimità dell'ormeggio della nave.

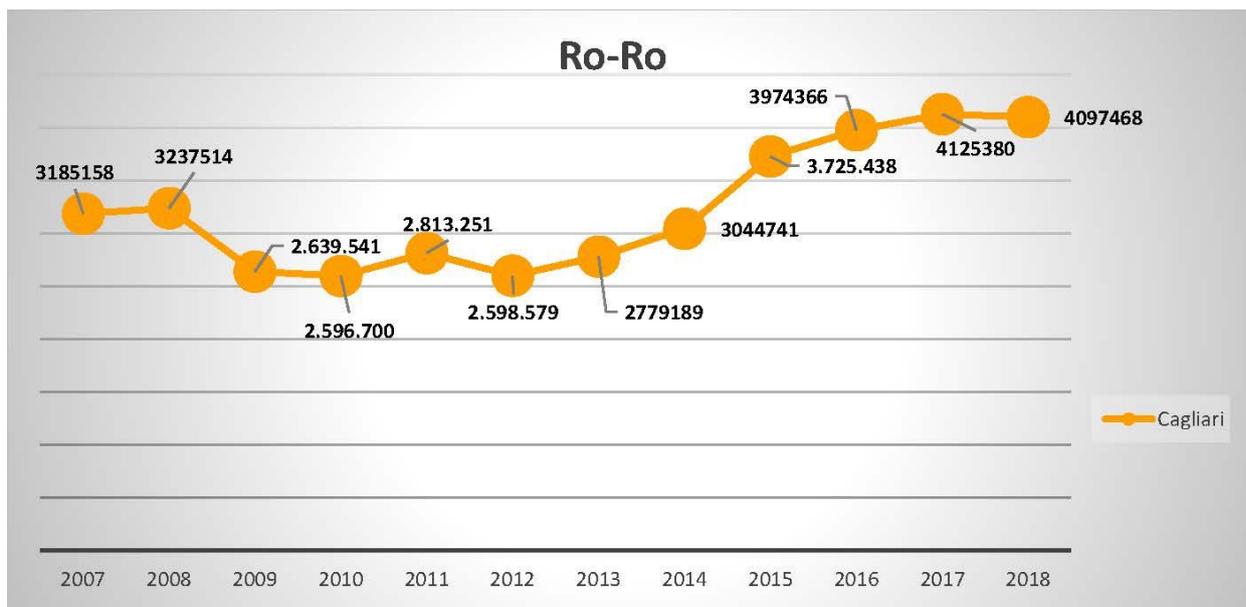
L'atteso incremento del traffico passeggeri non si è verificato, in parte per la concorrenza del vettore aereo (e, in particolare, dei voli low cost che da Cagliari raggiungono diverse città italiane ed europee) e in parte per la scarsa competitività dei costi delle tratte marittime che il Porto di Cagliari offre ai passeggeri, rispetto a quelli dei Porti di Olbia e Porto Torres.

Infatti, questi ultimi possono proporre al passeggero una maggiore e migliore offerta, vantando la presenza di più compagnie marittime (quali GNV, Tirrenia, Grimaldi Lines, Corsica Ferries, Moby) e tempi più ridotti per coprire le tratte sia per Genova, che per Civitavecchia e Livorno, da cui proviene il maggior afflusso di passeggeri.

Pertanto, il traffico passeggeri nel Porto di Cagliari è andato diminuendo dai 308.833 nel 2007 sino ai 161.478 nel 2012. Dal 2012 si è avuto di nuovo un incremento sino ai 311.018 del 2018 (traffico concentrato soprattutto nei mesi di luglio, agosto e settembre), senza tuttavia avvicinarsi neppure alle previsioni più conservative del P.R.P., né al numero di passeggeri di Olbia (2.771.131 nel 2018) o di Porto Torres (1.023.080 nel 2018). Ciò ha comportato che il traffico che prima era Ro Ro – pax è diventato, per lo più, solo Ro Ro grazie all'utilizzo di navi specializzate.

Inoltre, i pochi passeggeri che sbarcano a Cagliari o si imbarcano da Cagliari sono dotati di propria auto. Pertanto, la necessità di un centro intermodale è venuta meno.

Al contrario, è aumentata l'esigenza di spazi portuali per la sosta dei semirimorchi e l'impatto del traffico pesante sulle arterie cittadine. Infatti, sebbene il movimento dei passeggeri sia diminuito, si è avuto un forte incremento, dal 2010 ad oggi, del traffico Ro Ro per effetto, come detto, della specializzazione delle navi e del fatto che l'hinterland cagliaritano incide per il 70% sull'economia sarda, rendendo Cagliari la destinazione finale di gran parte delle merci.

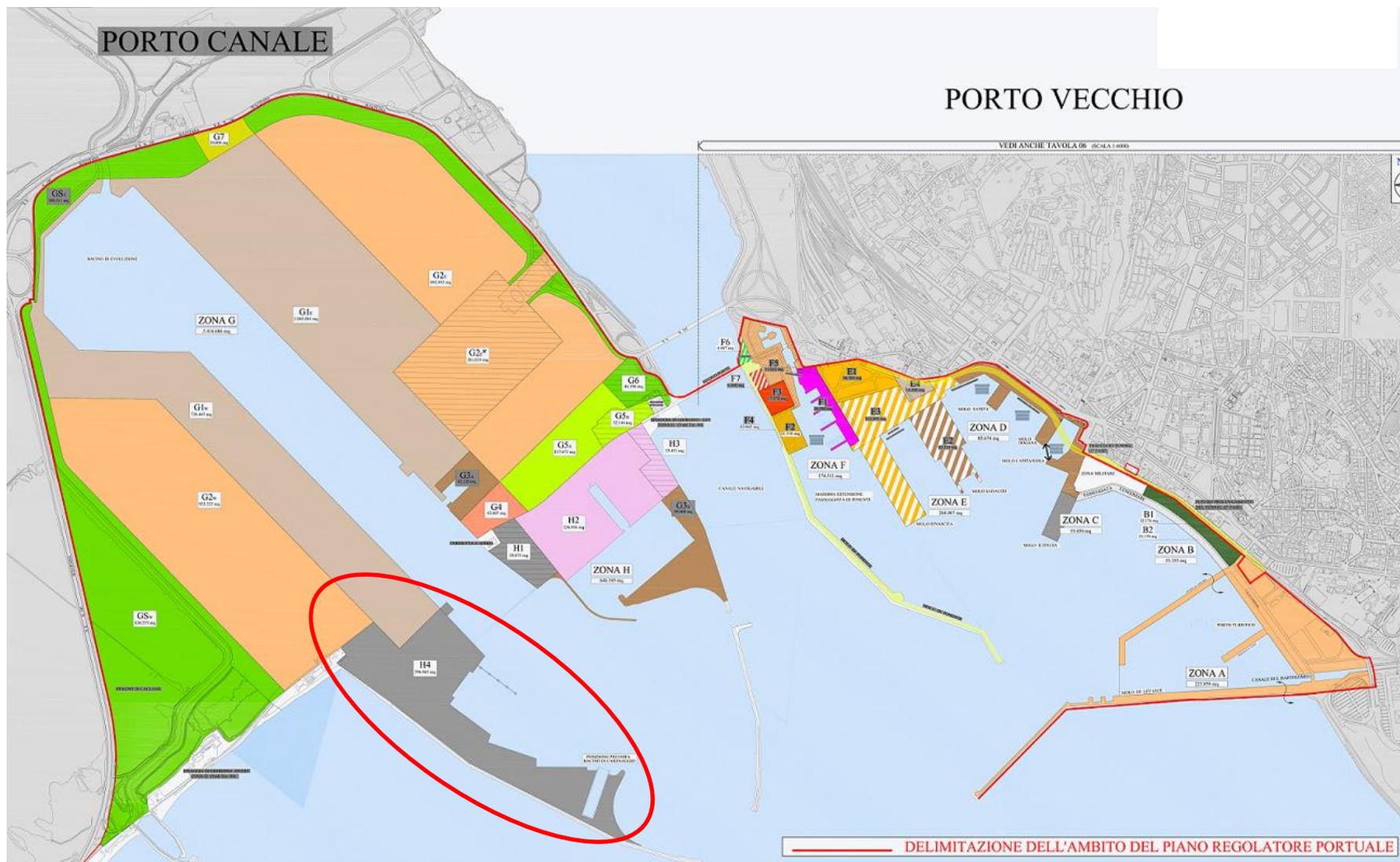


- TRAFFICO RO RO NEL PORTO DI CAGLIARI -

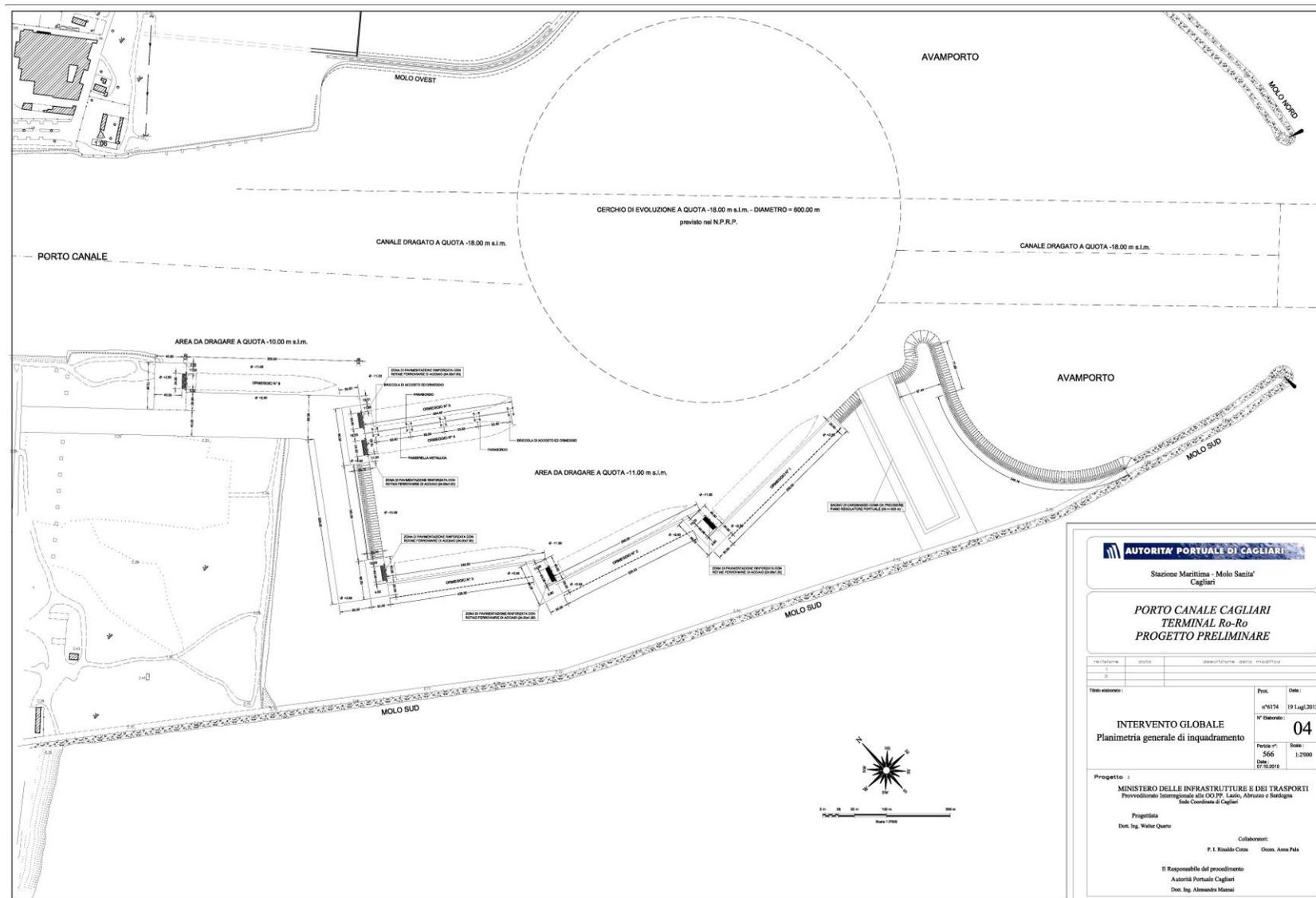
Pertanto, nel Piano Operativo Triennale l'Ente ha programmato una modifica al P.R.P. che prevede il trasferimento di tutti i traffici commerciali (Ro Ro) nel Terminal di cui è prevista la realizzazione nell'avamposto ovest del Porto Canale di Cagliari.

Nel succitato Terminal, del quale si sta predisponendo la progettazione definitiva (per poi affidare i lavori mediante appalto integrato), sono previsti n.6 ormeggi per navi Ro Ro di ultima generazione (numero di accosti sufficiente ad accogliere l'attuale traffico, nonché a far fronte alle più ottimistiche previsioni di sviluppo futuro del medesimo), della lunghezza di 250 m, di cui n.1 lungo il canale d'accesso al Porto, n.2 fronte l'avamposto (con passerella poggiante su briccole) e n.3 paralleli alla diga foranea (mediante la realizzazione di una cassa di colmata).

La quota dei fondali prospicienti le banchine è prevista pari a - 11.00 m s.l.m.m.. Inoltre, verranno realizzati nell'avamposto piazzali per la sosta di almeno 1.200 semirimorchi.



- PIANO REGOLATORE PORTUALE, Tav.03 ZONIZZAZIONE -
- SOTTOZONA H4 "Terminal Ro Ro tutto merci -



AUTORITA' PORTUALE DI CAGLIARI			
Stazione Marittima - Molo Sanita' Cagliari			
PORTO CANALE CAGLIARI TERMINAL Ro-Ro PROGETTO PRELIMINARE			
Intervento	data	descrizione	data
2			
Titolo autorizzativo:		Pos. n°1574	Data: 19 Lug. 2012
		N° Elaborato: 566	Periodo: 07.10.2010
INTERVENTO GLOBALE		04	
Planimetria generale di inquadramento			
Progetto: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI Provvedimento Integrativo alla CO.P.P. Lazio, Abruzzo e Sardegna Sub. Continente di Cagliari			
Progettista: Dir. Ing. Walter Quercia			
Collaboratori: P. I. Riccardo Costa Giochi, Anna Pala			
Il Responsabile del procedimento: Autorità Portuale Cagliari Dir. Ing. Alessandro Nanni			

- TERMINAL RO RO, avamposto ovest Porto canale: TAVOLA DI PROGETTO -

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, non risulta più attuale la realizzazione del dente d'attracco sul Molo Sabauda interno ed il costo della suddetta opera non è più giustificabile con l'evoluzione che hanno avuto, negli ultimi anni, i traffici e con le mutate esigenze e strategie di sviluppo del Porto di Cagliari

Per le stesse motivazioni non appare neppure conveniente eseguire un importante e costoso intervento sull'ormeggio tra Molo Sabauda interno e calata S. Agostino.

Ciò, infatti, richiederebbe importanti interventi strutturali, dovendosi effettuare un consolidamento statico effettuando le verifiche di stabilità della banchina sulla base delle Nuove Norme Tecniche delle Costruzioni (che risultano avere parametri di sicurezza molto più stringenti rispetto a quelli previsti dalla normativa vigente quando è stato costruito il Molo), con ingenti costi da sostenere

Risulta senz'altro più conveniente, per non ridurre la potenzialità del Porto Vecchio di Cagliari, nelle more della realizzazione del Terminal Ro Ro nel Porto Canale, prevedere l'installazione di un pontone galleggiante ad una distanza di circa 100 m dall'attuale radice del Molo.

Il pontone consentirebbe la piena operatività delle navi Ro Ro. Infatti, la lunghezza residua del Molo sarebbe di 345 m, più che sufficiente per l'ormeggio delle navi che attualmente scalano il Porto di Cagliari.

Inoltre, potrebbero essere mantenuti i fondali del Molo direttamente da terra, senza necessità di consolidamento, trattandosi di una banchina a cassoni imbasati a – 8,50 m.

Successivamente, una volta operativo il nuovo Terminal Ro Ro, il pontone potrà essere spostato al Porto Canale, sfruttandolo per incrementare il numero di ormeggi per navi Ro Ro.

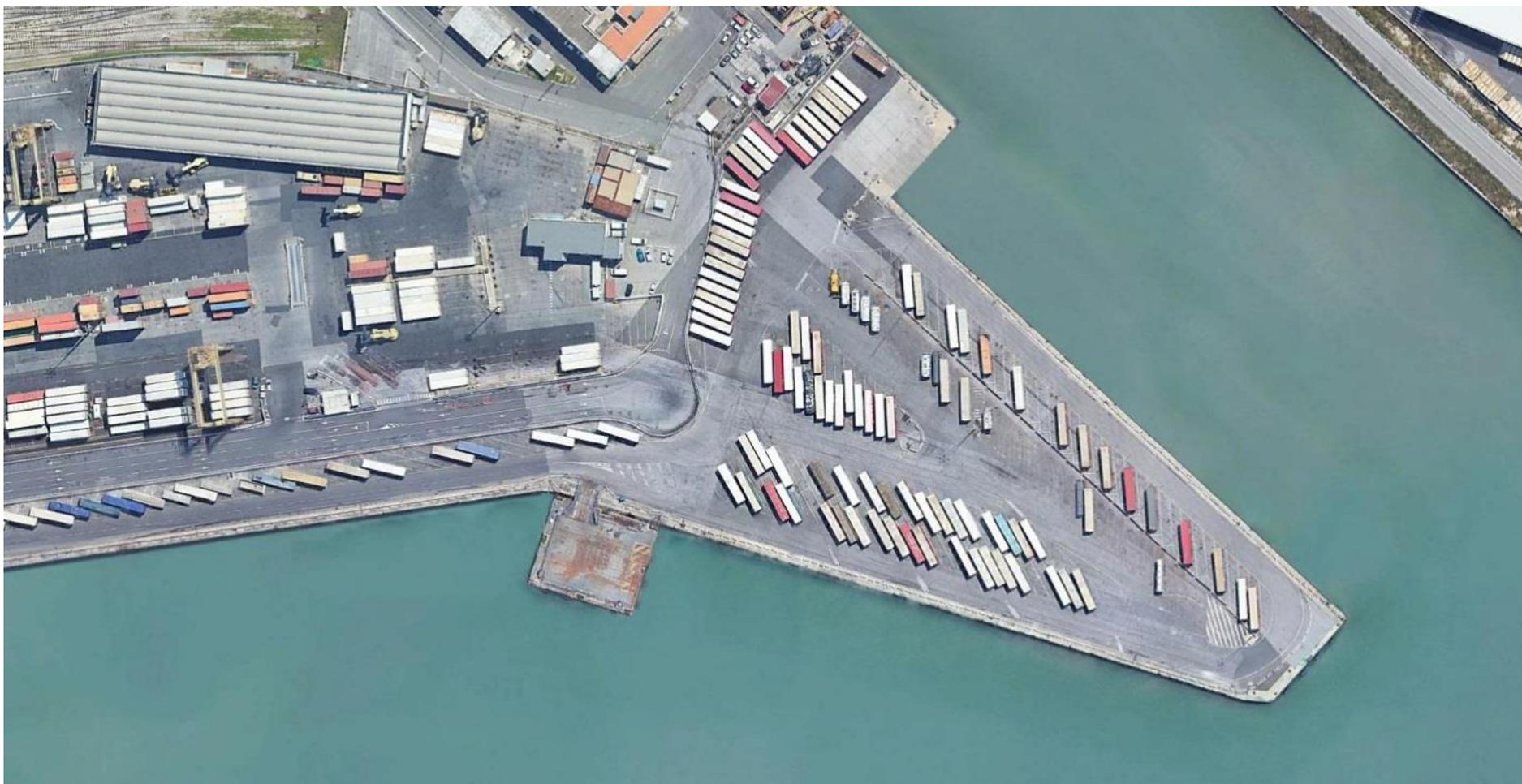
NOME NAVE	AGENTE	LUNGHEZZA	LARGHEZZA	PESCAGGIO
Eurocargo Napoli	Grimaldi Sardegna Srl	175,08 m	24,50 m	5,30 m
Eurocargo Istanbul	Grimaldi Sardegna Srl	195,10 m	25,20 m	7,20 m
Eurocargo Bari	Grimaldi Sardegna Srl	200,63 m	26,50 m	7,10 m
Eurocargo Roma	Grimaldi Sardegna Srl	200,82 m	26,50 m	7,10 m
Finnsea	Grimaldi Sardegna Srl	217 m	26,00 m	7,30 m
Ariadne	Agenave	195,95 m	27,00 m	6,84 m
Moby Dada	Agenave	163,99 m	29,00 m	6,50 m
Moby Tommy	Agenave	212,09 m	25,00 m	6,50 m
Hartmut Puschmann	Agenave	150,38 m	23,40 m	5,30 m
Wedellsborg	Agenave	179,46 m	26,21 m	7,40 m
Beniamino Carnevale	Agenave	150,38 m	23,40 m	5,30 m

Massimo Mura	Agenave	193,00 m	26,00 m	6,50 m
Pauline Russ	Agenave	153,42 m	20,60 m	6,00 m

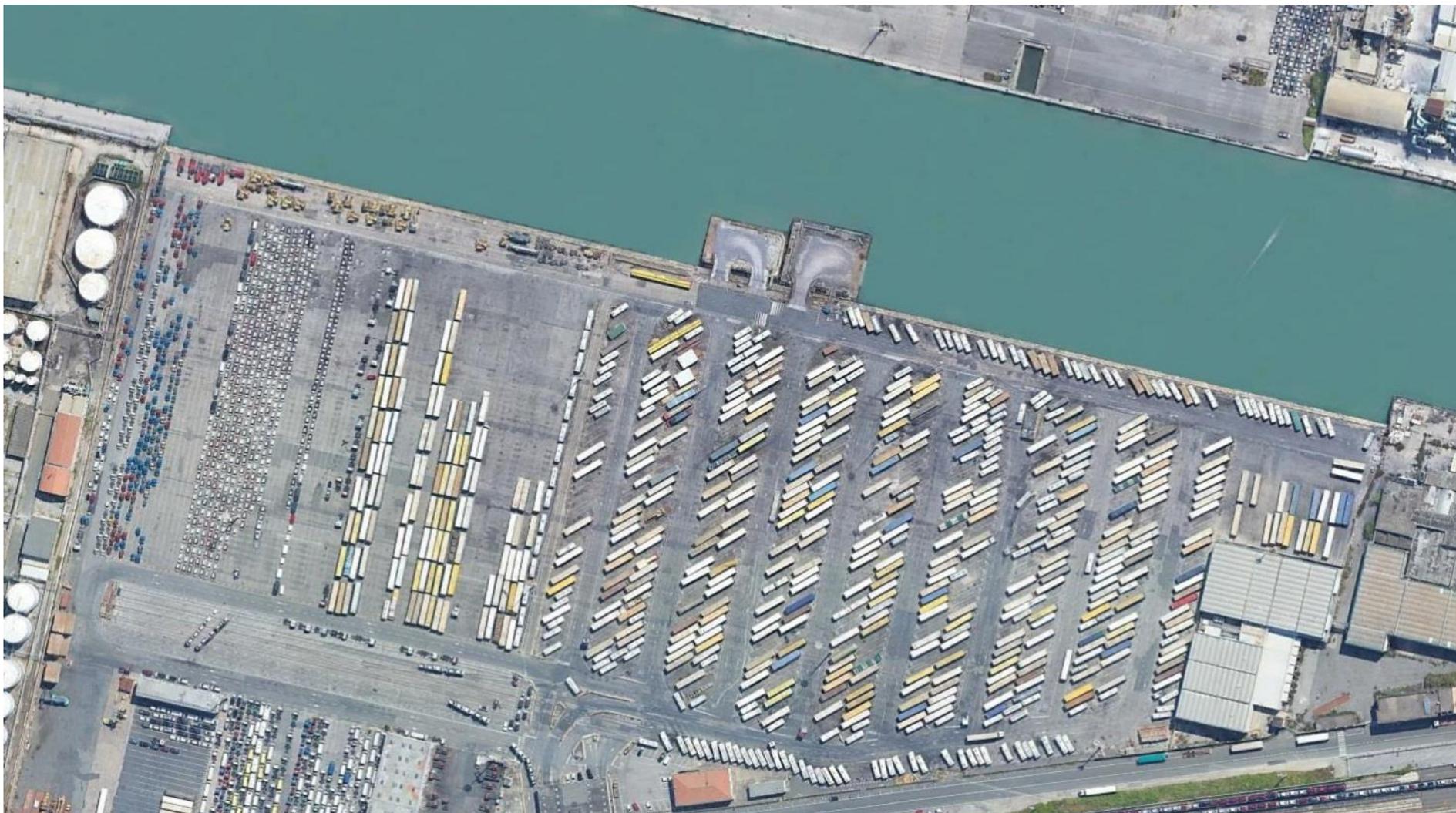
- NAVI RO CHE SCALANO IL PORTO STORICO -



**- ESEMPIO DI PONTONI GALLEGGIANTI
NEL PORTO DI LIVORNO -**



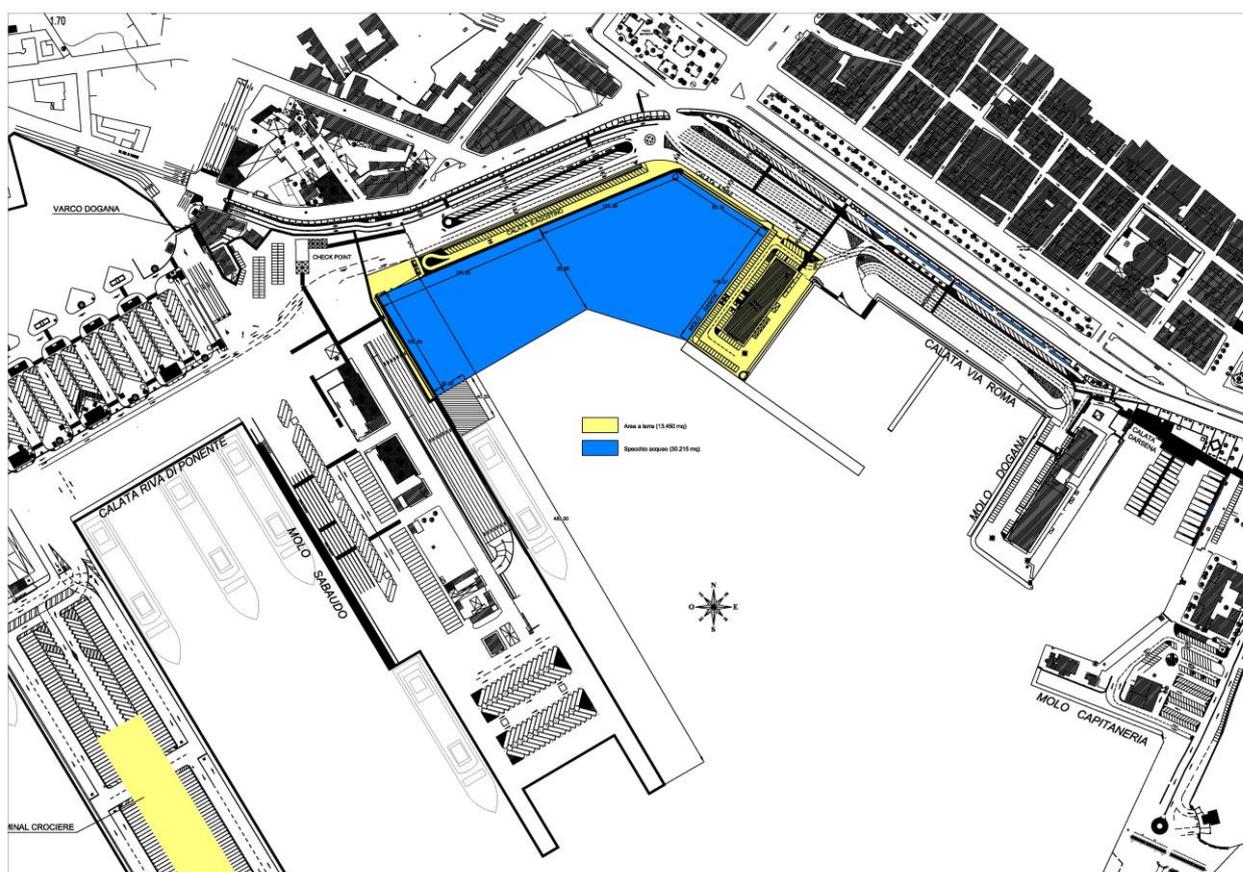
**- PORTO DI LIVORNO: PONTONE galleggiante, utilizzato
per l'ormeggio di navi Ro Ro, dimensioni (30 x 35) m -**



**- PORTO DI LIVORNO: PONTONI galleggianti, utilizzati
per l'ormeggio di navi Ro Ro, dimensioni (30 x 20) m e (35 x 30) m –**

Detta soluzione consente, nel contempo, di poter sfruttare economicamente lo specchio acqueo compreso tra il Molo Sabaudò e lo sporgente Sanità per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto, realizzando una marina di grandi dimensioni, in grado di accogliere anche grandi yacht.

Infatti, non vi sarebbe alcuna interferenza tra il naviglio destinato all'ormeggio nella darsena e l'evoluzione delle navi Ro Ro destinate al Molo Sabaudò interno, neppure quando queste ultime, in caso di avverse condizioni meteo, necessitano dell'ausilio dei rimorchiatori.

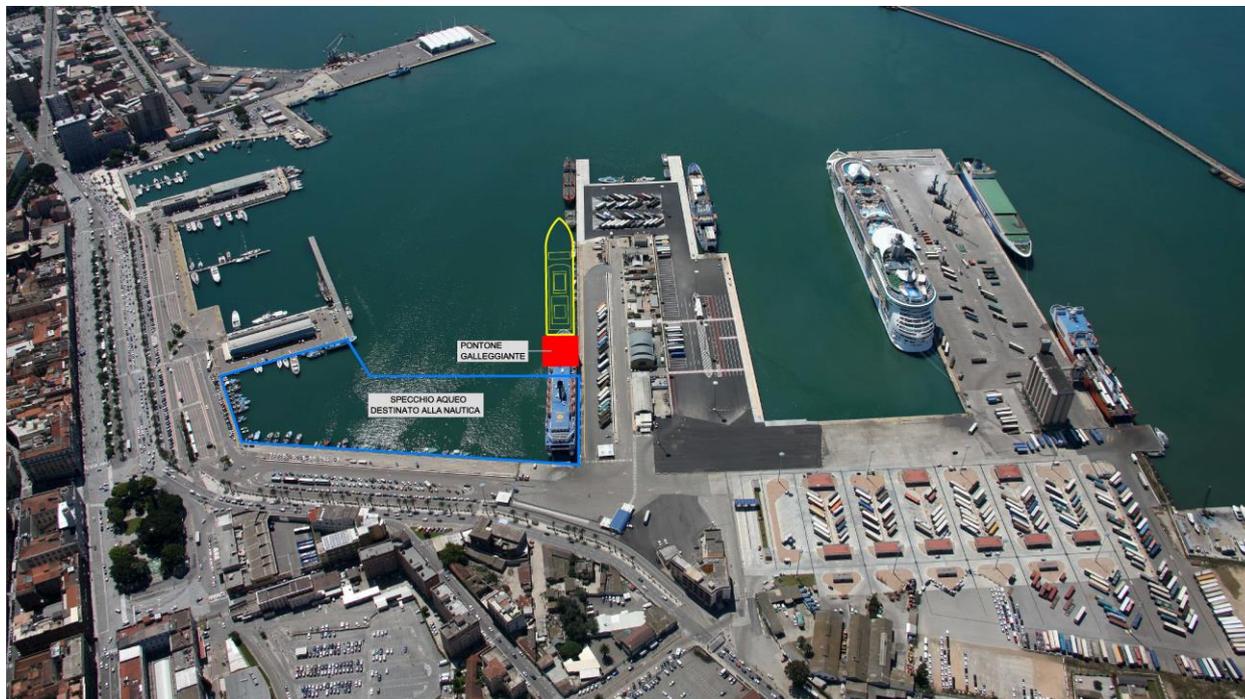


**- SPECCIO ACQUEO che potrebbe essere destinato alla nautica da diporto
col posizionamento di un PONTONE galleggiante sul Molo Sabaudò interno -**

Tra l'altro, la fornitura e messa in opera del suddetto pontone non comporterebbe alcun costo per l'Ente, potendo inserire l'intervento fra quelli da realizzarsi con la procedura della finanza di progetto di cui all'art.183 comma 15 del D.Lgs 50/2016.

Infatti, l'Ente ha già ricevuto una proposta in tal senso dal privato per la riqualificazione del Molo Sanità, della Calata Azuni e della Calata S. Agostino (con la realizzazione, nello specchio acqueo delimitato da queste banchine, di una marina per nautica da diporto e grandi yacht),

nonché per la realizzazione di un centro servizi, mediante la demolizione e ricostruzione della struttura esistente sul Molo Sanità.

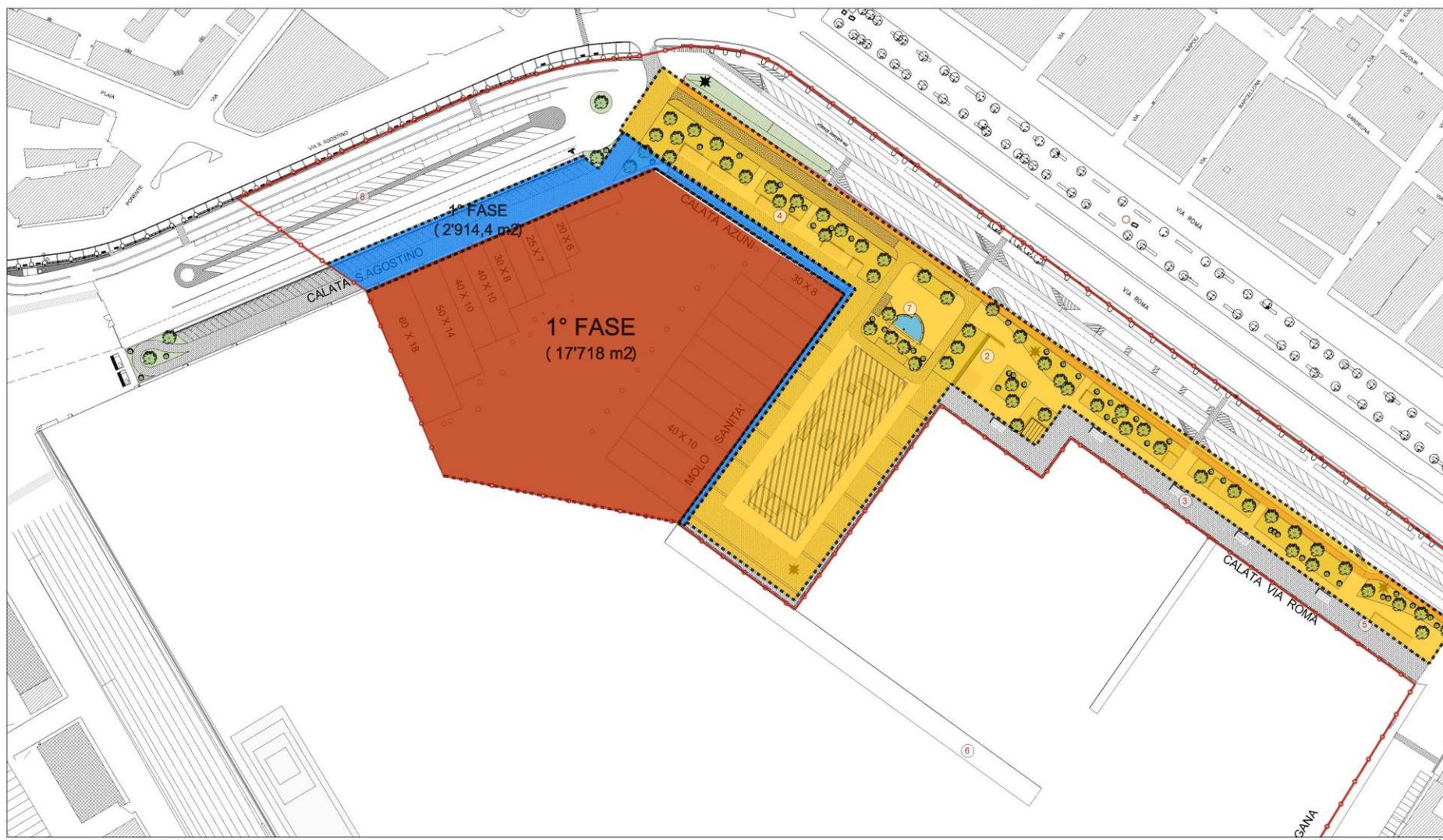


- Realizzazione dente d'attracco, mediante pontone galleggiante, sul Molo Sabauda interno -

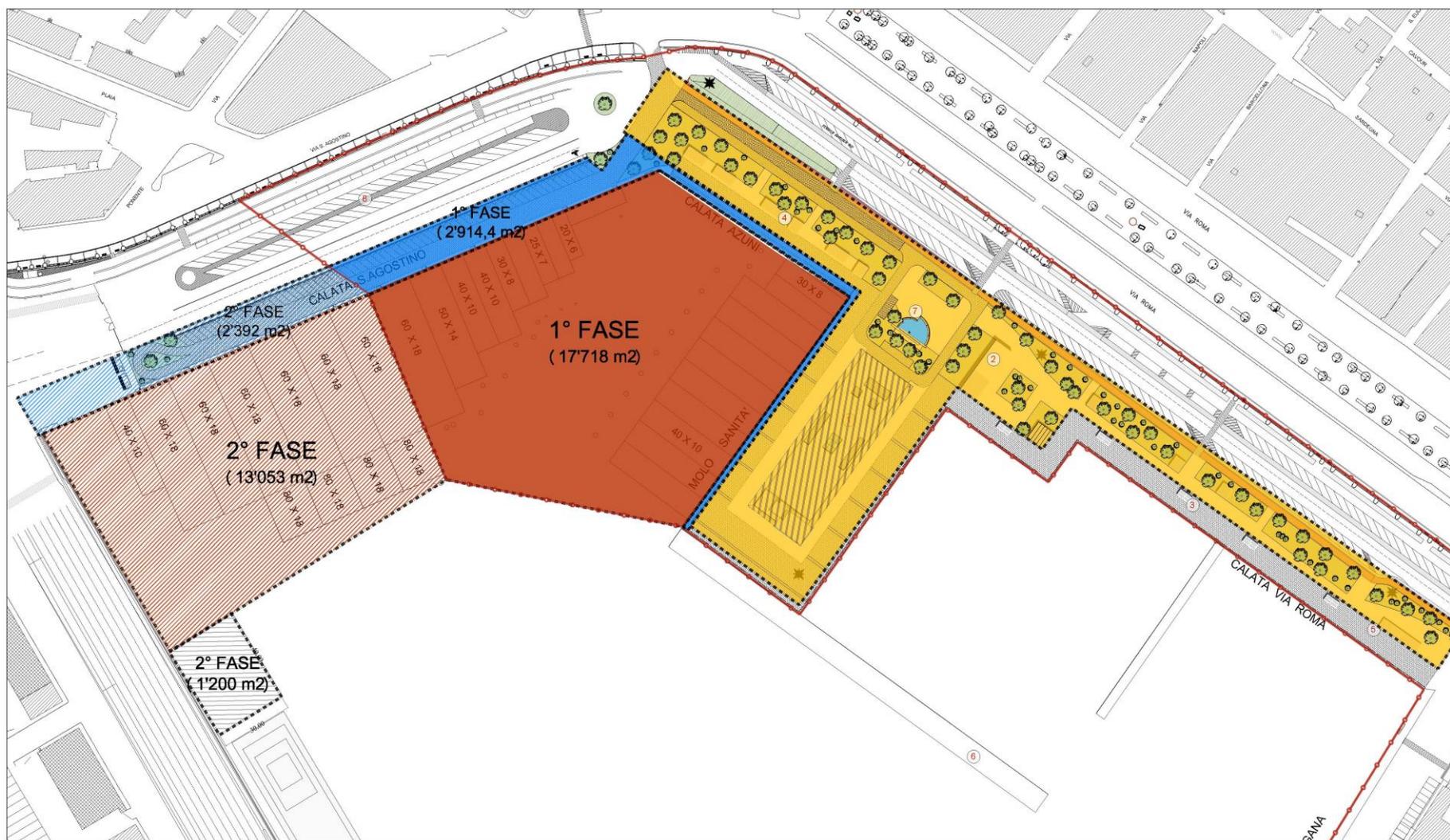
Allo stato attuale, l'intervento deve necessariamente limitarsi, coerentemente con le previsioni del P.R.P., alla zona "D" ("Aree per attività a supporto della nautica da diporto e turistico ricettive"), utilizzando, pertanto, gli specchi acquei sino ad una distanza di 140 m dalla radice del Molo Sabauda interno.

In realtà non risulta possibile utilizzare completamente i suddetti specchi acquei, in quanto la Capitaneria di Porto, sentiti gli ormeggiatori ed i piloti, ha comunicato che *"in presenza di avverse condizioni meteo, l'azione di spinta del rimorchiatore in assistenza la naviglio mercantile che si appresta ad ormeggiare alla radice del sabauda interno, impone di ridurre di ulteriori 40 m l'area della calata S. Agostino e degli antistanti specchi acquei destinati all'ormeggio dei mega yacht"*.

Ciò comporta che della calata S. Agostino, avente una lunghezza complessiva di 275 m circa, potrebbero essere sfruttati economicamente, col rilascio di una concessione demaniale marittima, esclusivamente 95 m senza, peraltro, che l'ormeggio alla radice del Molo Sabauda interno possa essere utilizzato appieno per le navi Ro Ro come avviene per gli altri n.4 ormeggi del Porto Storico.



- PROPOSTA DI FINANZA DI PROGETTO per realizzazione di una marina per grandi yacht – 1° FASE -



**- PROPOSTA DI FINANZA DI PROGETTO per realizzazione di una marina per grandi yacht - 2° FASE
(posizionamento di un pontone galleggiante sul Molo Sabaudo per garantire l'ormeggio della nave Ro Ro) -**

La variante localizzata propone una riqualificazione parziale del Porto, che consente di sfruttare meglio le opere marittime e gli specchi acquei, senza compromettere l'attuale operatività portuale.

In sintesi, per le seguenti motivazioni si ritiene di dover proporre una diversa locazione dell'ormeggio Ro Ro sul Molo Sabauda interno, che presenta i seguenti limiti:

- ✓ gli specchi acquei alla radice del Molo Sabauda interno hanno una profondità minima di 7,31 m e non è possibile effettuare un dragaggio in assenza di lavori di consolidamento, trattandosi di una vecchia banchina a massi sovrapposti;
- ✓ la banchina della calata S. Agostino (alla radice con quella del Molo sabauda interno) ha una ridotta altezza rispetto al l.m.m.. Ciò comporta un'inclinazione eccessiva della rampa poppiera (non compatibile col transito in sicurezza di mezzi e persone), che deve essere controbilanciata con l'abbassamento della rampa medesima, operazione che richiede tempi lunghi e comporta disagi;
- ✓ la banchina interna del Molo Sabauda, su cui ormeggia la nave Ro Ro, è inclinata rispetto alla calata S. Agostino su cui poggia la rampa. Ciò rende l'ormeggio disagiata.

Un eventuale intervento sull'esistente ormeggio non appare opportuno sotto il profilo tecnico - economico per i seguenti motivi:

- ✓ previsione futura di trasferimento di tutto il traffico commerciale nel Terminal Ro Ro (in corso di progettazione) nell'avamposto ovest del Porto Canale, strategia pianificatoria già formalizzata nel Piano Operativo Triennale ed accolta favorevolmente dal Comitato di Gestione;
- ✓ possibilità di mantenimento dell'ormeggio Ro Ro sul Molo Sabauda interno con l'installazione di un pontone il cui costo può essere ammortizzato in quanto potrà essere in futuro utilizzato nel Porto canale per incrementare la capacità di ormeggio.

Per i suddetti motivi si propone la variante localizzata di cui alla presente relazione che, in sintesi, prevede:

- ampliamento della zona D (*"Aree per attività a supporto della nautica da diporto e turistico ricettive"*) alla restante parte della calata S. Agostino, per una superficie di 8.467 mq;
- conseguente diminuzione della zona E3 (*"Aree operative a servizio delle banchine"*) di 10.154 mq;

- stralcio della previsione di realizzazione di due denti d'ormeggio previsti dal P.R.P. nel Molo Sabauda interno (zona E2 "Dogana, Direzione Marittima, Stazione Marittima");
- utilizzo del Molo Sabauda interno, sino ad una distanza di 100 m dalla radice, per la nautica da diporto e la restante parte, col posizionamento di un pontile galleggiante, per le navi commerciali (navi Ro Ro).

La variante localizzata di cui trattasi, **PER LA ZONA "D" e LE SOTTOZONE "E2" ed "E3"**, modifica:

- Le "Norme di attuazione" (Relazione C), esclusivamente per quanto riguarda i parametri urbanistici, venendo modificata la superficie della sottozona E3 e della zona D, per effetto dell'ampliamento di quest'ultima nella calata S. Agostino;
- Le Tavv.03 e 06 ("sub-zonizzazione"), per effetto di quanto sopra riportato.

PARAMETRI URBANISTICI

Zona D (P.R.P. vigente)

I parametri di edificabilità della Zona sono i seguenti:

Superficie territoriale (St)	mq	85.674
Indice di fabbricabilità territoriale (It)	mc/mq	0,66
Volume Urbanistico (Vur)	mc	56.900

Zona D (VARIANTE LOCALIZZATA)

I parametri di edificabilità della Zona sono i seguenti:

Superficie territoriale (St)	mq	94.141
Indice di fabbricabilità territoriale (It)	mc/mq	0,66
Volume Urbanistico (Vur)	mc	62.133

Zona E2 (P.R.P. vigente)

I parametri di edificabilità della sottozona sono i seguenti:

Superficie territoriale (St)	mq	62.319
Indice di fabbricabilità territoriale (It)	mc/mq	0,70
Volume Urbanistico (Vur)	mc	43.623

L'altezza massima di sottozona è pari a m 13.50.

Zona E2 (VARIANTE LOCALIZZATA)

I parametri di edificabilità della sottozona sono i seguenti:

Superficie territoriale (St)	mq	55.763
Indice di fabbricabilità territoriale (It)	mc/mq	0,70
Volume Urbanistico (Vur)	mc	39.034

L'altezza massima di sottozona è pari a m 13.50.

Zona E3 (P.R.P. vigente)

I parametri di edificabilità della sottozona sono i seguenti:

Superficie territoriale (St)	mq	132.495
Indice di fabbricabilità territoriale (It)	mc/mq	0,45
Volume Urbanistico (Vur)	mc	59.622

L'altezza massima di sottozona è pari a m 7.00.

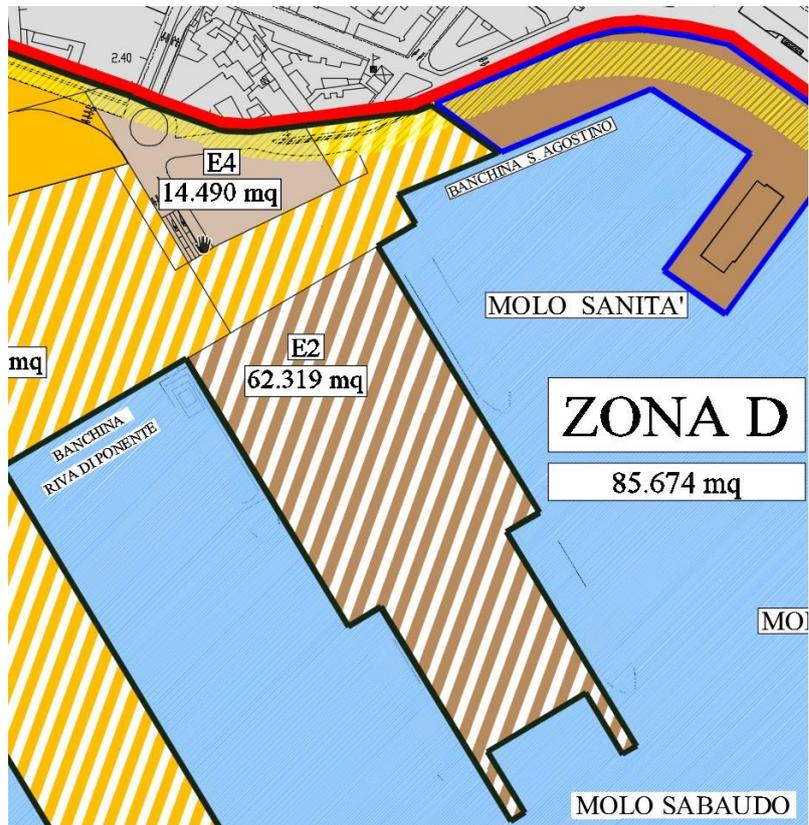
Zona E3 (VARIANTE LOCALIZZATA)

I parametri di edificabilità della sottozona sono i seguenti:

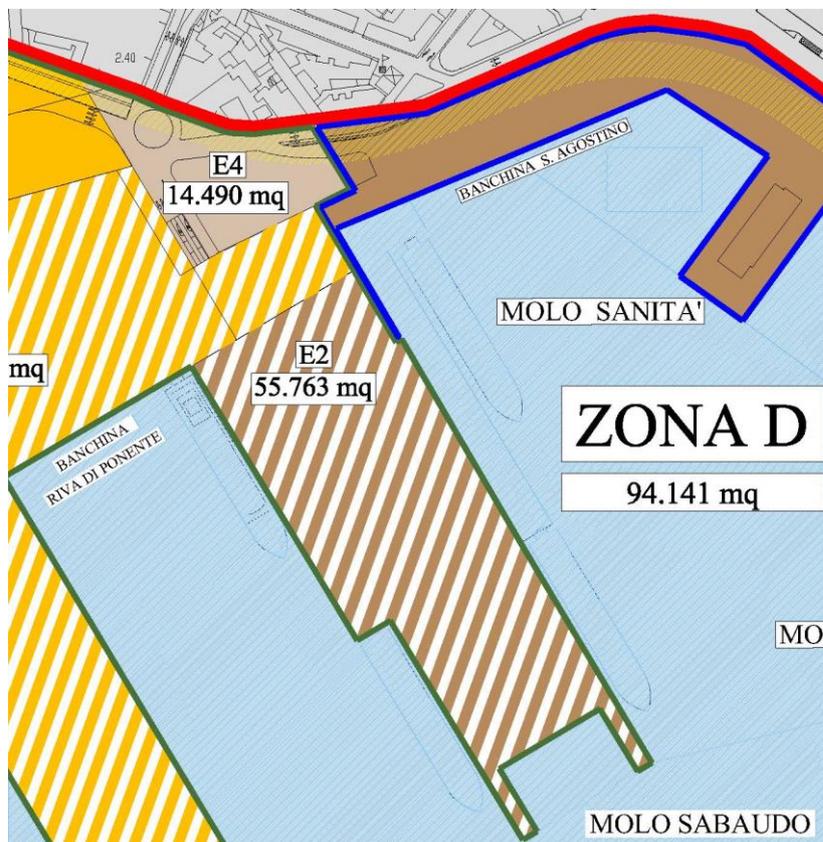
Superficie territoriale (St)	mq	122.341
Indice di fabbricabilità territoriale (It)	mc/mq	0,45
Volume Urbanistico (Vur)	mc	55.053

L'altezza massima di sottozona è pari a m 7.00.

Tav.06 (P.R.P. vigente)



Tav.06 (VARIANTE LOCALIZZATA)



3. ASPETTI AMBIENTALI RELATIVI ALLA VARIANTE LOCALIZZATA

Ai sensi dell'art.14, comma 1 lett.d) del D.Lgs n.232 del 13/12/2017 (*“Disposizioni integrative e correttive al D.Lgs n.169/2016, concernente le Autorità Portuali”*) le varianti localizzate sono sottoposte al medesimo procedimento previsto per l'approvazione delle varianti – stralcio di cui all'art.5 comma 4 della Legge 84/1994, previa intesa col Comune interessato.

Ciò comporta che, dal punto di vista ambientale, la presente variante localizzata deve essere sottoposta a procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'art.12 del D.Lgs 152/2006.