

Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

PORTO DI CAGLIARI

ADEGUAMENTI TECNICO FUNZIONALI AL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI CAGLIARI

Elaborato:

R.1

Oggetto:

Relazione tecnico - illustrativa

PORTO STORICO / PORTO CANALE

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:

Adeguamenti Tecnico - Funzionali

PORTO DI CAGLIARI

Il nuovo Piano Regolatore Portuale è stato redatto nel 2010 e, contrariamente al precedente P.R.P. (redatto dal Genio Civile OO.MM. e risalente al 1967), ha potuto tener conto della nuova struttura portuale del cosiddetto Porto Canale.

[Detta struttura, progettata a far data dal 1974 dalla Società S.I.A.C.A. s.p.a e realizzata fine anni '80 e per tutti gli anni '90, è delimitata da due moli foranei della lunghezza di 2.020 m ciascuno. Gli specchi acqueei sono complessivamente pari a circa 3.000.000 di metri quadrati con un canale d'accesso (della larghezza di 216 m) ed un bacino di evoluzione (del diametro di 580 m) che sono stati dragati nel 2005 sino a -16 m. Allo stato attuale risulta banchinato il versante est per una lunghezza di 1.520 m (il cosiddetto Terminal Contenitori, inattivo dal 2019) ed il lato sud ovest del Porto Canale, in cui sono stati ultimati nel 2013 800 m circa di banchina, utilizzata per le rinfuse solide e pallettizzate, il cui traffico risulta in forte crescita].



- P.R.P. del 1967, predisposto dal genio Civile OO.MM. -



- Ortofoto Porto Storico e Porto Canale -

[Il Porto Storico è delimitato da due opere foranee che delimitano 2.065.000mq di specchi acquei. In particolare, il P.R.P. destina a funzioni turistiche e da diporto tutta la zona est del Porto:

- LEGENDA PORTO CANALE**

ZONA 1 TERMINI CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
G8	GR	GR
G9	GR	GR
G10	GR	GR
G11	GR	GR
G12	GR	GR
G13	GR	GR
G14	GR	GR
G15	GR	GR
G16	GR	GR
G17	GR	GR

ZONA 2 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
H1	GR	GR
H2	GR	GR
H3	GR	GR
H4	GR	GR

ZONA 3 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
I1	GR	GR
I2	GR	GR
I3	GR	GR
I4	GR	GR

ZONA 4 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
J1	GR	GR
J2	GR	GR
J3	GR	GR
J4	GR	GR

ZONA 5 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
K1	GR	GR
K2	GR	GR
K3	GR	GR
K4	GR	GR

ZONA 6 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
L1	GR	GR
L2	GR	GR
L3	GR	GR
L4	GR	GR

ZONA 7 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
M1	GR	GR
M2	GR	GR
M3	GR	GR
M4	GR	GR

ZONA 8 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
N1	GR	GR
N2	GR	GR
N3	GR	GR
N4	GR	GR

ZONA 9 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
O1	GR	GR
O2	GR	GR
O3	GR	GR
O4	GR	GR

ZONA 10 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
P1	GR	GR
P2	GR	GR
P3	GR	GR
P4	GR	GR

ZONA 11 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
Q1	GR	GR
Q2	GR	GR
Q3	GR	GR
Q4	GR	GR

ZONA 12 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
R1	GR	GR
R2	GR	GR
R3	GR	GR
R4	GR	GR

ZONA 13 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
S1	GR	GR
S2	GR	GR
S3	GR	GR
S4	GR	GR

ZONA 14 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
T1	GR	GR
T2	GR	GR
T3	GR	GR
T4	GR	GR

ZONA 15 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
U1	GR	GR
U2	GR	GR
U3	GR	GR
U4	GR	GR

ZONA 16 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
V1	GR	GR
V2	GR	GR
V3	GR	GR
V4	GR	GR

ZONA 17 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
W1	GR	GR
W2	GR	GR
W3	GR	GR
W4	GR	GR

ZONA 18 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
X1	GR	GR
X2	GR	GR
X3	GR	GR
X4	GR	GR

ZONA 19 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
Y1	GR	GR
Y2	GR	GR
Y3	GR	GR
Y4	GR	GR

ZONA 20 TERMINI NON CONTIGUI E CONTINGENTI

AREA	DESCRIZIONE	COLORE
Z1	GR	GR
Z2	GR	GR
Z3	GR	GR
Z4	GR	GR

ZONA 21 TERMINI NON

3

Detta destinazione è, di fatto, obbligata dall'evoluzione dei traffici e dall'inidoneità delle infrastrutture marittime del Porto Vecchio per le attuali esigenze.

Le banchine e le retrostanti aree non sono, infatti, sufficienti per accogliere le moderne navi ed i relativi traffici. Queste ultime non possono neppure essere ampliate, in quanto a ridosso della città metropolitana.

Inoltre, non è presente una viabilità dedicata ai traffici portuali e tutti gli accessi avvengono attraverso la rete viaria cittadina.

La sola zona ovest del Porto Storico, che ha banchine ed aree sufficienti, nonché una percorrenza più breve per il collegamento alla rete viaria sarda, è stata destinata ai traffici Ro Ro – pax, prevedendo un Terminal Passeggeri sul Molo Sabauda, e ad aree destinate alla sosta dei semirimorchi.

La restante parte del Porto Vecchio è stata, pertanto, destinata a funzioni turistiche e da diporto, prevedendo il trasferimento di parte dei traffici commerciali nel Porto Canale.

In quest'ultimo sono state previste importanti opere marittime (alcune recentemente realizzate ed altre in corso di progettazione), fra cui:

- Il banchinamento dell'avamposto ovest per la realizzazione di un moderno Terminal Ro Ro con n.6 attracchi;
- Il completamento della banchina sul lato nord est, per circa 325 m;
- Le banchine polifunzionali sul lato sud ovest per circa 800 m, che nell'estate del 2013 hanno consentito il trasferimento nel Porto Canale del traffico delle rinfuse solide, la cui movimentazione nel Porto Storico risultava già incompatibile, dal punto di vista ambientale, con l'esistenza, nelle aree retrostanti, di importanti aree cittadine fortemente urbanizzate.

Gli obiettivi del P.R.P., pertanto, possono riassumersi come di seguito indicati:

- **riqualificazione di gran parte del Porto Storico per funzioni passeggeri, turistiche e da diporto;**
- **trasferimento di tutti i restanti traffici commerciali nel Porto Canale, previa realizzazione delle necessarie opere marittime previste nel P.R.P.**

Gli Adeguamenti Tecnico – Funzionali, allegati alla presente relazione, riguardano rispettivamente:

- **il Porto Storico, per le aree con funzioni turistico – ricreative – cittadine (zona “D” e la sottozona “B1”):**
 1. La zona “D” è destinata a “diporto in transito e grandi yacht”;
 2. La sottozona “B1” è destinata ad uso pubblico come parco attrezzato con passeggiata e pista ciclabile, piazzole di sosta, aree di gioco, etc.
- **Il Porto Canale, per le sottozone “G1W” e G2W”:**
 1. La sottozona “G1W” comprende piazzali e banchine per l’esercizio delle attività portuali polifunzionali;
 2. La sottozona “G2W” è costituita dalle aree di servizio per le attività portuali, commerciali ed industriali ed affini connesse ai traffici marittimi.

I suddetti A.T.F. sono finalizzati a perseguire gli obiettivi del P.R.P. e, pertanto, non alterano le scelte strategiche e la caratterizzazione funzionale delle aree portuali cui si riferiscono. Nel caso del Porto Canale, prevedono la rilocalizzazione di funzioni portuali già previste dal P.R.P. vigente, anche attraverso “scambi” di funzioni tra aree portuali (come esplicitamente previsto dalle Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale del marzo 2017).

Gli A.T.F. di cui sopra costituiscono un adattamento del P.R.P. a seguito delle attuali esigenze del Porto. Essi, pur mantenendo inalterata la destinazione d’uso prevista nel P.R.P., rimodulano alcune previsioni, ai fini di una maggiore funzionalità e per favorire lo sviluppo delle attività previste dal medesimo.

Rimandando per aspetti più di dettaglio alle singole relazioni, si richiamano di seguito le modifiche che si intende apportare al P.R.P. con gli A.T.F:

- **A.T.F. del Porto Storico: aree con funzioni turistico – ricreative – cittadine (zona “D” e sottozona “B1”)**

Zona “D”:

La zona “D” è destinata a “diporto in transito e grandi yacht”. In detta zona possono essere demoliti e ricostruiti gli edifici esistenti con le medesime altezze e volumetrie. Poiché si tratta in alcuni casi di edifici che svolgevano la funzione di magazzini portuali, la loro

demolizione e ricostruzione o riqualificazione per le nuove funzioni è conveniente, per un imprenditore privato, solo incrementando la volumetria e l'altezza.

Detto incremento è, peraltro, lo stesso che può ottenersi in ambito urbano ai sensi della Legge Regionale n.8/2015 (incremento del 30% con l'applicazione del cosiddetto "Piano Casa").

L'ipotesi di apportare detta modifica al P.R.P. ha trovato il consenso degli Enti Locali, nonché degli uffici competenti in materia ambientale, in particolare per quanto concerne l'edificio del Molo Sanità su cui un privato ha proposto un progetto di partenariato per realizzare un centro servizi, in conformità alle destinazioni d'uso previste dal P.R.P.

Detta realizzazione da parte del privato necessita, per la sostenibilità economica, del suddetto incremento volumetrico, ottenibile con una maggiorazione dell'altezza di 3,30 m (dagli attuali 10 m a 13,30 m).

Per la medesima zona si ritiene, inoltre, di dover modificare la previsione di "*pubblici esercizi esclusivamente dedicati al settore nautico*". Come precisato in relazione, detta previsione ha generato dubbi interpretativi, non potendo un esercizio pubblico avere una clientela esclusiva.

Pertanto, si propone di stralciare il riferimento ai "settore nautico", atteso che detti pubblici esercizi per la loro posizione svolgono la propria attività di servizio prevalentemente per i diportisti e per i cittadini, trattandosi del waterfront più importante della città a prevalentemente fruizione cittadina.

Sottozona "B1":

Un'ulteriore modifica concernente i pubblici esercizi previsti dall'A.T.F. del Porto Storico riguarda la sottozona B1. In detta area, che ha una superficie di 32.150 mq circa, è presente una pineta che costituisce il cosiddetto parco di Bonaria, particolarmente frequentato dai cagliaritani.

Detto parco è attraversato da una passeggiata a mare, che è presente in tutta la zona di levante del Porto Vecchio, nonché da una pista ciclabile. L'assenza di pubblici esercizi in detto ambito, nonché nelle vicine aree cittadine, costituisce una mancanza di servizi lamentata dagli stessi frequentatori.

L'A.T.F., per sopperire a tale mancanza, ha previsto di poter installare strutture facilmente amovibili, con volumetria complessiva non superiore a 700 mc e altezza sino a 3,5 m dal piano di campagna.

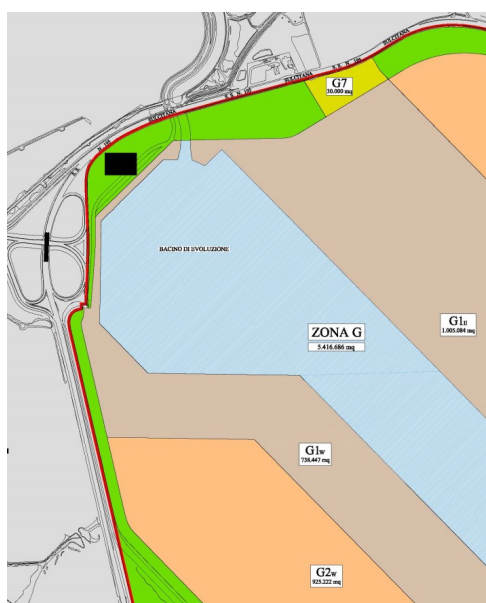
- **A.T.F. del Porto Canale: sottozone “G1W” e G2W”**

Nella zona G1W è già stata realizzata una banchina della profondità di circa 60 m e lunghezza 800 m. Detta banchina soddisfa le esigenze degli operatori portuali del settore delle rinfuse, sia per quanto concerne le caratteristiche della medesima che per la disponibilità di piazzali.

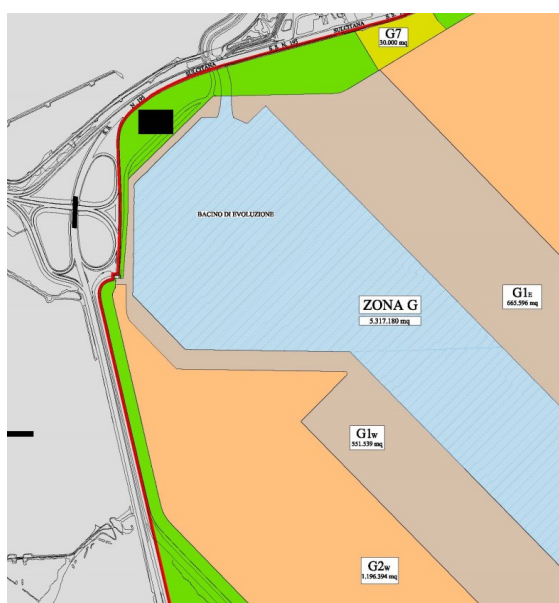
Recentemente è stata manifestata da più utenti portuali la necessità di poter disporre delle aree retrostanti i piazzali, per insilare le materie prime e stoccare i prodotti finiti. Dette strutture costituirebbero un “polmone” nella filiera logistica del prodotto.

Le previsioni del Piano, tuttavia, non consentono di soddisfare dette esigenze, essendo stata prevista una banchina e retrostanti piazzali per una profondità di circa 230 m, in cui non è possibile realizzare alcuna volumetria.

L’A.T.F., pur mantenendo gli stessi obiettivi e finalità delle due sottozone, prevede uno scambio di aree, riducendo, in corrispondenza del bacino di evoluzione, le banchine ed i piazzali della sottozona G1W a 65,50 m di profondità ed incrementando, nella medesima misura, le aree G2W.



- Attuale P.R.P. -



- Proposta di A.T.F. -

PORTO STORICO

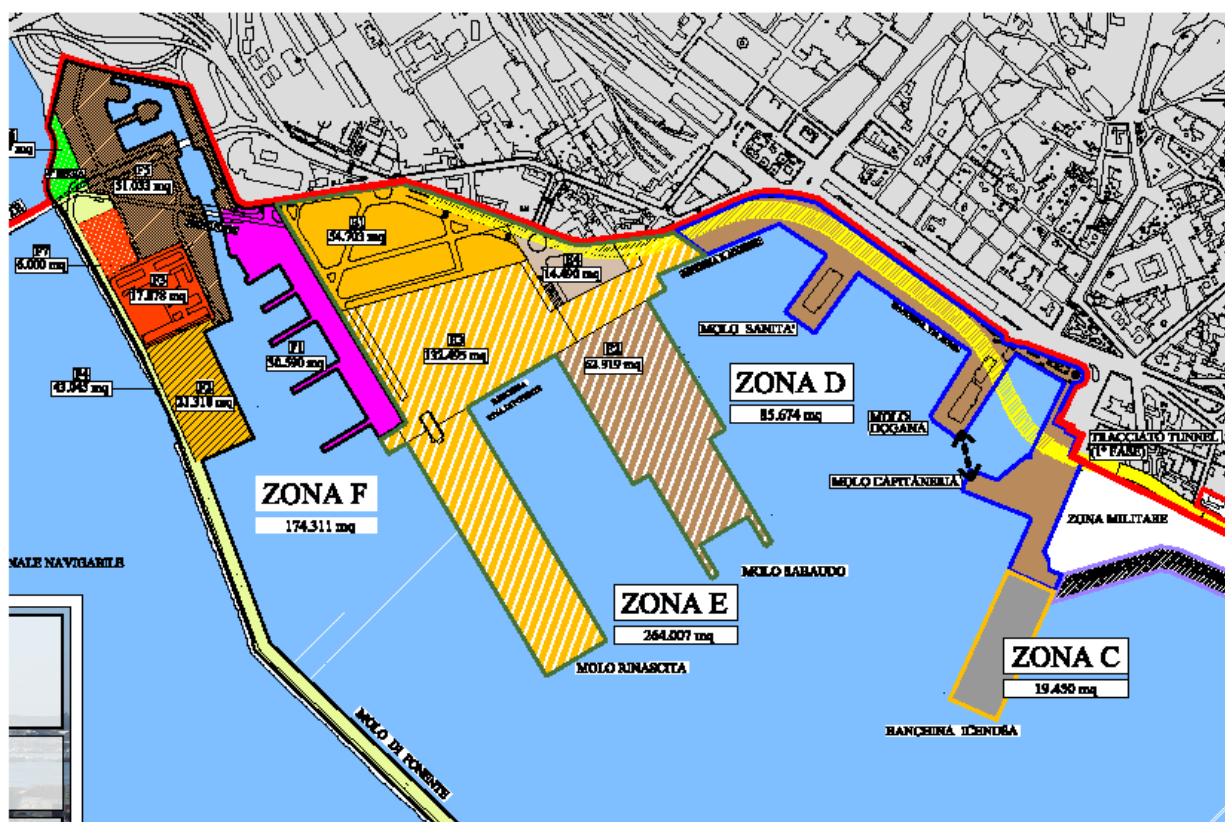
Aree con funzioni

turistico – ricreative – cittadine

Zona D (parte prima)

1. ZONA PORTUALE INTERESSATA DALLA PROPOSTA DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE E PREVISIONI DEL VIGENTE PIANO

La zona interessata dalla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale ricade all'interno del Porto Vecchio di Cagliari ed è individuata nel Piano Regolatore Portuale con la lettera "D" – "Diporto in transito e grandi yachts, dal molo Capitaneria alla banchina S. Agostino".



- PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE -

Dalle norme di attuazione (Rel. C del Piano) si evince che detta zona è destinata “*al diporto per il naviglio in transito o di elevato dislocamento*”.

In particolare, *“la parte della zona costituita dal Molo Sanità, dal Molo Dogana e dalle banchine antistanti la Via Roma è destinata ad attività a servizio della nautica da diporto, ad attività ricettive di tipo alberghiero e a pubblici esercizi esclusivamente dedicati al settore nautico.*

Pertanto, in queste aree è previsto l'insediamento di attività direttamente collegate al settore della nautica da diporto ed a servizio diretto del porto turistico, oltre che parcheggi attrezzati ad uso pubblico e parcheggi pertinenziali.

Sono vietati gli edifici ad uso residenziale, a meno di quelli strettamente indispensabili per il personale di sorveglianza, le attività commerciali all'ingrosso ed i centri commerciali.

Nel computo delle volumetrie, che dovranno essere uguali a quelle edificate allo stato attuale, saranno incluse anche quelle derivanti da nuova costruzione e dal recupero di eventuali preesistenze, se ritenute coerenti e compatibili con il proposto assetto planivolumetrico dell'area.

(.....)

L'altezza massima degli edifici non dovrà essere superiore a quella degli edifici attualmente esistenti, derogabile nel caso di costruzione di volumi tecnici quali camini, prese d'aria, antenne e/o simili.

Nella zona dovrà essere assicurata una dotazione di spazi pubblici o di uso pubblico, escluse le sedi viarie, e, in aggiunta alla misura minima prescritta dall'art 41 sexies della L. 1150/1942, la disponibilità di superfici, escluse le sedi viarie, nella misura di 80 mq ogni 100 mq di superficie lorda di pavimento; di tali ultime superfici, almeno 50 mq devono essere destinate a parcheggio di uso pubblico e quelle restanti dovranno essere sistemate a verde.

In particolare, potranno essere realizzati parcheggi interrati sul Molo Sanità e sul Molo Dogana, in corrispondenza dei fabbricati ivi presenti, qualora si ritenga opportuno di procedere alla loro demolizione e successiva ricostruzione.

In ogni caso, la superficie della Zona coperta dall'edificato non dovrà essere superiore al 40% dell'intera superficie della Zona.

I parcheggi potranno essere previsti anche interrati”.

I parametri di edificabilità della zona sono i seguenti (Rel. C “Norme di attuazione”):

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

La relazione B del Piano (“Descrizione degli interventi”), nel confermare la destinazione per “la nautica da diporto, con la possibilità di ospitare circa 300 imbarcazioni, con uno specifico riferimento al naviglio di elevato dislocamento e al naviglio in transito nazionale e

internazionale”, indica esplicitamente per le opere a terra che “è prevista la ristrutturazione o la demolizione e ricostruzione dei fabbricati localizzati sul Molo Sanità e sul Molo Dogana, con destinazioni per attività a supporto della nautica da diporto e turistico-ricettive”.

2. PROPOSTA DI A.T.F.

Il PRP prevede la ristrutturazione degli edifici esistenti o la loro demolizione e successiva ricostruzione, a parità di volumetria e di altezza, per attività a servizio della nautica da diporto, attività ricettive di tipo alberghiero e pubblici esercizi esclusivamente dedicati al settore nautico. In periodo di crisi economica e scarsità di risorse pubbliche l’Ente ha l’esigenza, per l’attuazione delle previsioni di Piano, di ricorrere maggiormente al capitale privato, mediante la procedura della finanza di progetto, per le opere pubbliche di propria competenza.

In particolare, si ritiene di poter ricorrere alla suddetta procedura per la riqualificazione dell’edificio esistente sul Molo Sanità che, essendo baricentrico nella zona destinata alla nautica da diporto, può fungere da centro servizi ed accogliere, pertanto, tutte le funzioni ammesse nella zona.

Tuttavia, i limiti imposti dal Piano (altezza e volumetria) non consentono di sfruttare in maniera ottimale l’edificio e, conseguentemente, non permettono all’imprenditore privato di ottenere condizioni economiche favorevoli.

Per superare i suddetti limiti si ritiene necessario incrementare l’altezza dagli attuali 10 m a 13,30 m, al fine di consentire la realizzazione di 4 livelli fuori terra.

Per quanto concerne la volumetria, si propone un incremento del 30% di quella esistente, in analogia a quanto previsto dal piano casa (L.R n.8/2015 e n.1/2019), che si applica in tutta la regione sarda.

Per il predetto incremento volumetrico e di altezza dell’edificio sito sul Molo Sanità hanno già espresso parere favorevole, fra gli altri, la locale Soprintendenza, il Servizio Tutela del Paesaggio della Regione Sardegna, il Servizio Pianificazione Strategica del Comune di Cagliari nella conferenza dei servizi preliminare, tenutasi in data 10/07/2019, avente per oggetto una proposta di riqualificazione della Calata Azuni, della Calata S. Agostino e del Molo Sanità, presentata (ai sensi dell’art.183 comma 15 del D.Lgs 50/2016) proprio per realizzare un centro servizi su quest’ultimo Molo.

Per la medesima zona è necessario integrare le funzioni che possono essere svolte negli edifici esistenti, prevedendone anche l’utilizzo da parte dell’Ente per propri uffici, nelle more della realizzazione di un’unica sede all’interno delle aree portuali.

In sintesi, la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale prevede:

- Incremento della volumetria per gli edifici esistenti nella zona del 30%, che si concretizza in un volume edificabile pari a 73.970 mc a fronte dei 56.900 mc previsti attualmente;
- Altezza massima degli edifici pari a 13,30 m;
- Integrazione delle funzioni che possono essere svolte negli edifici esistenti anche per uffici dell'AdSP.



- ZONA D: AREE DELLA VIA ROMA – Edifici Molo Sanità e Molo Dogana –



- ZONA D: AREE DELLA VIA ROMA – Edificio Molo Dogana –



- ZONA D: AREE DELLA VIA ROMA – Edifici Molo Dogana e Molo Capitaneria -



- EDIFICIO ESISTENTE SUL MOLO SANITA' -



- IPOTESI DI RIQUALIFICAZIONE EDIFICIO SUL MOLO SANITA' -

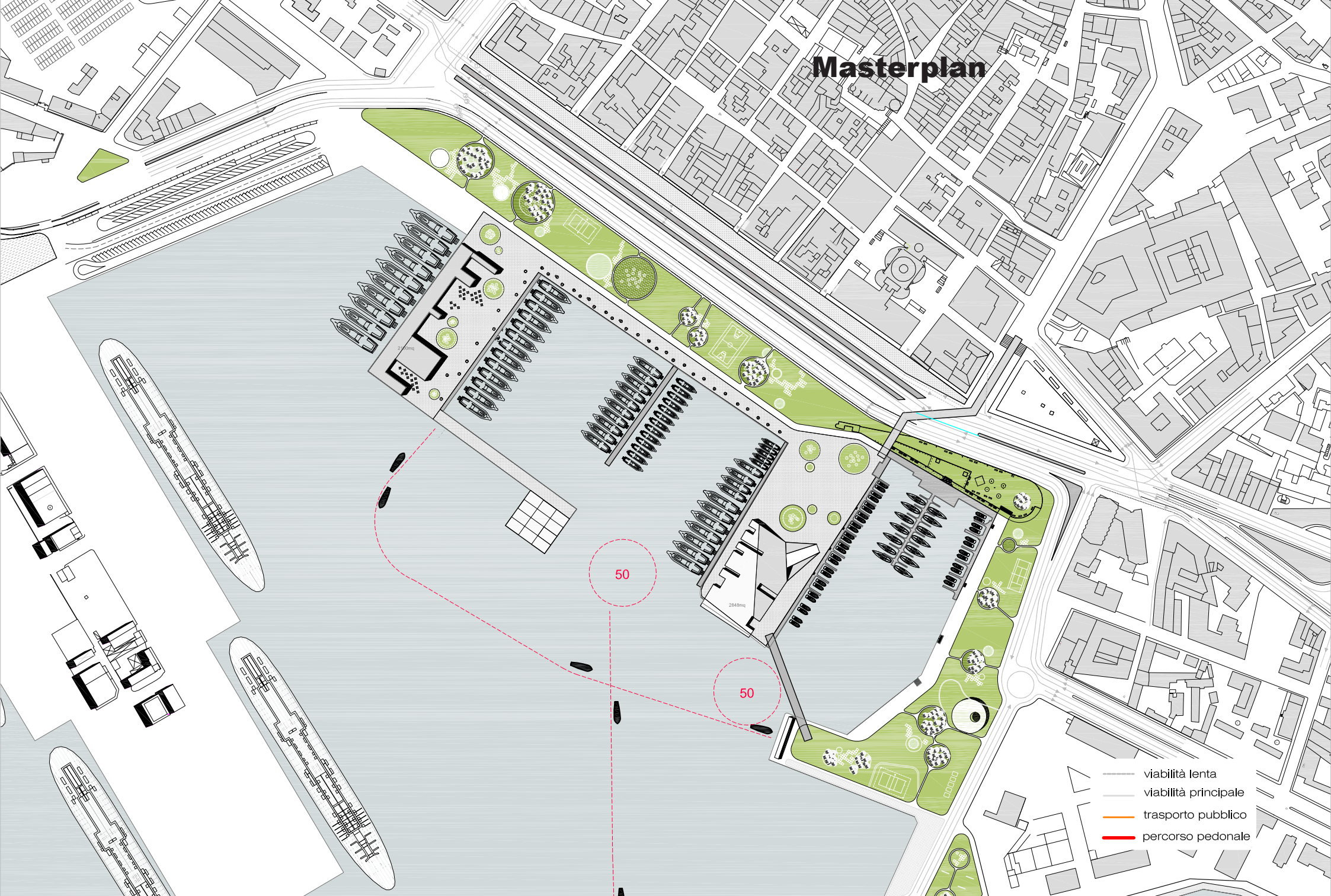
Di seguito di riportano delle ipotesi progettuali studiate per l'area di cui trattasi dallo Studio Boeri e già allegate al vigente Piano Regolatore Portuale (Studio di Settore "S3 – studio di inserimento urbanistico nuove infrastrutture portuali").



Linee guida allo Schema direttore degli interventi
Sintesi delle esplorazioni progettuali

Boeri studio / Gennaio 2009

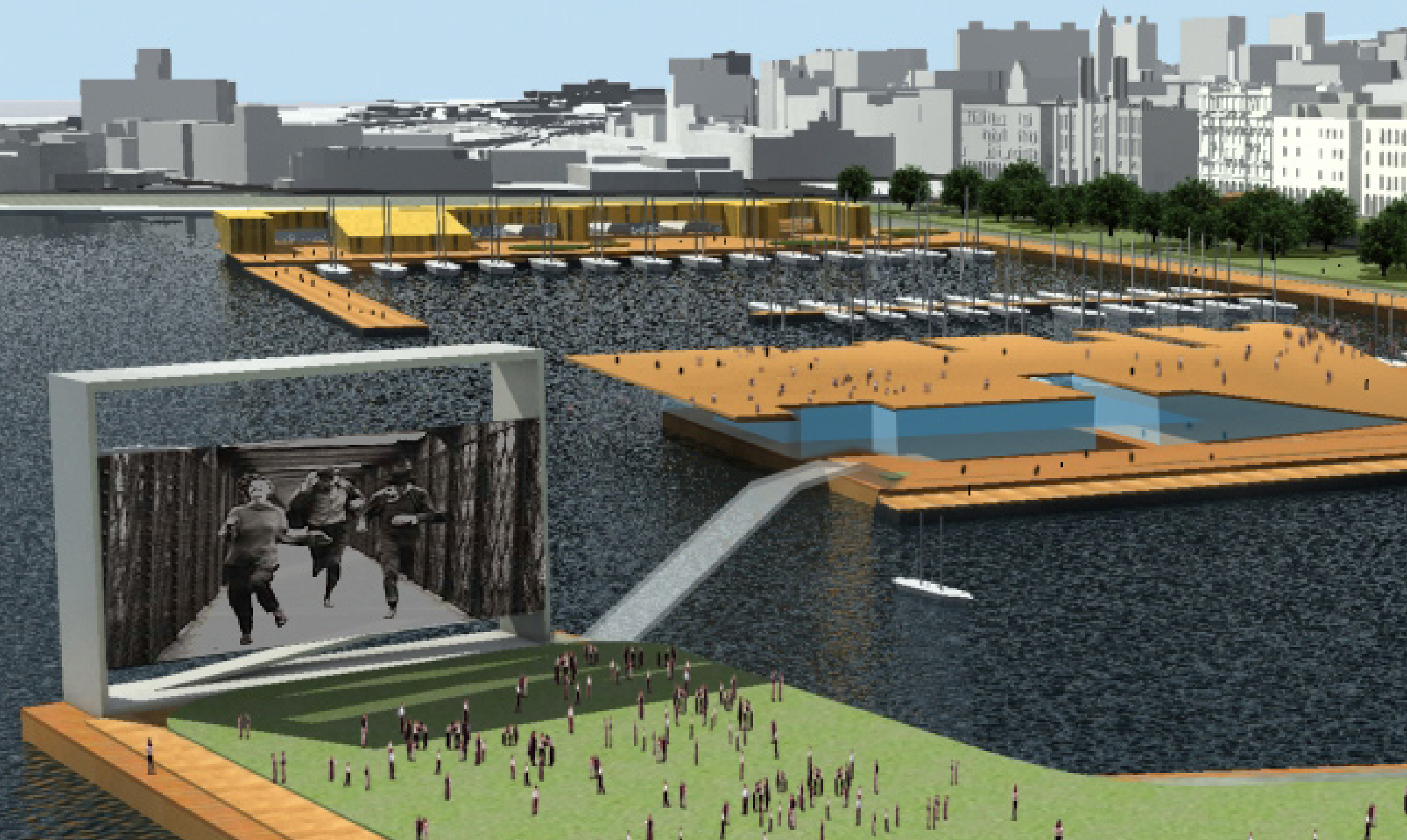
Masterplan



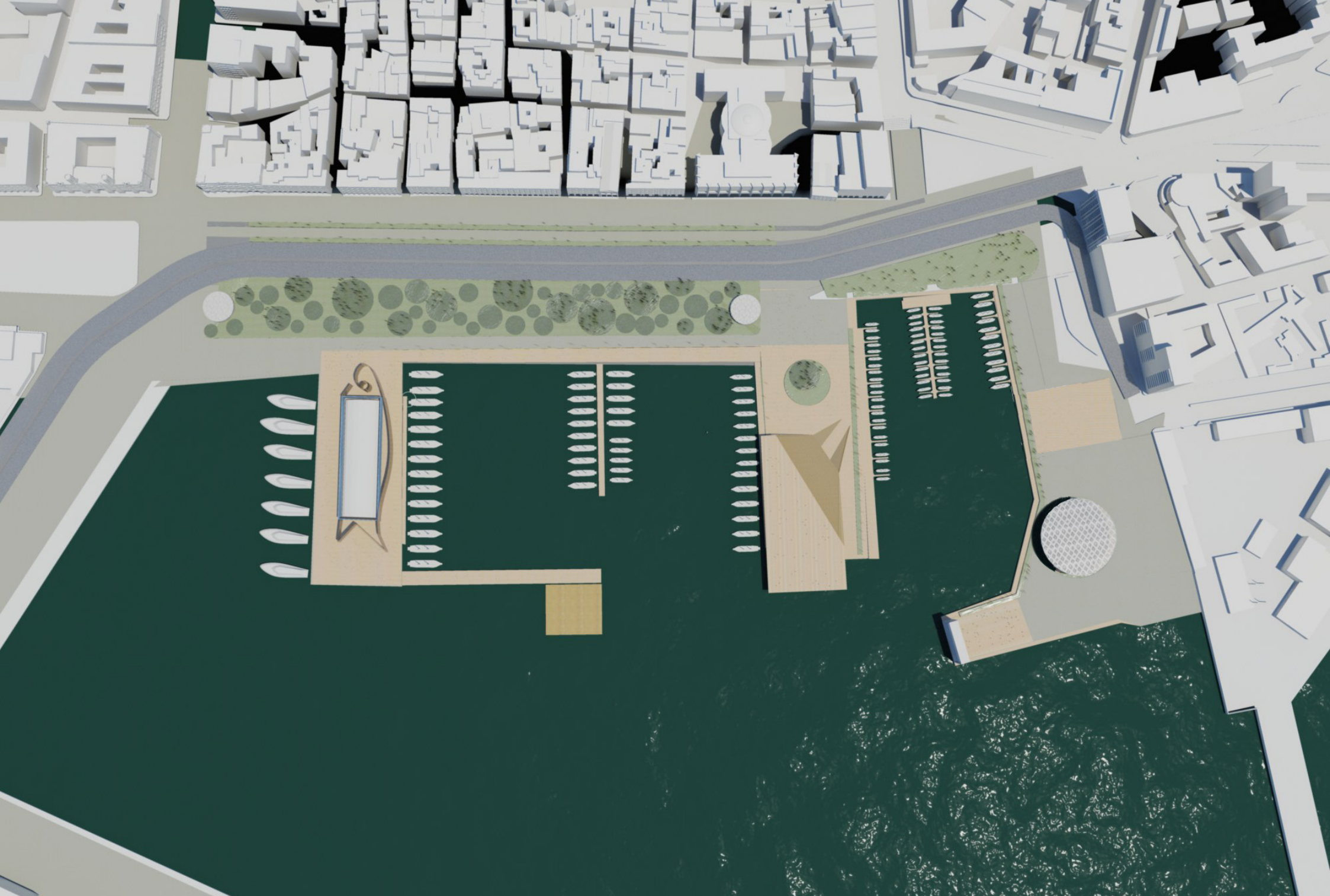
Masterplan : Scenario 1



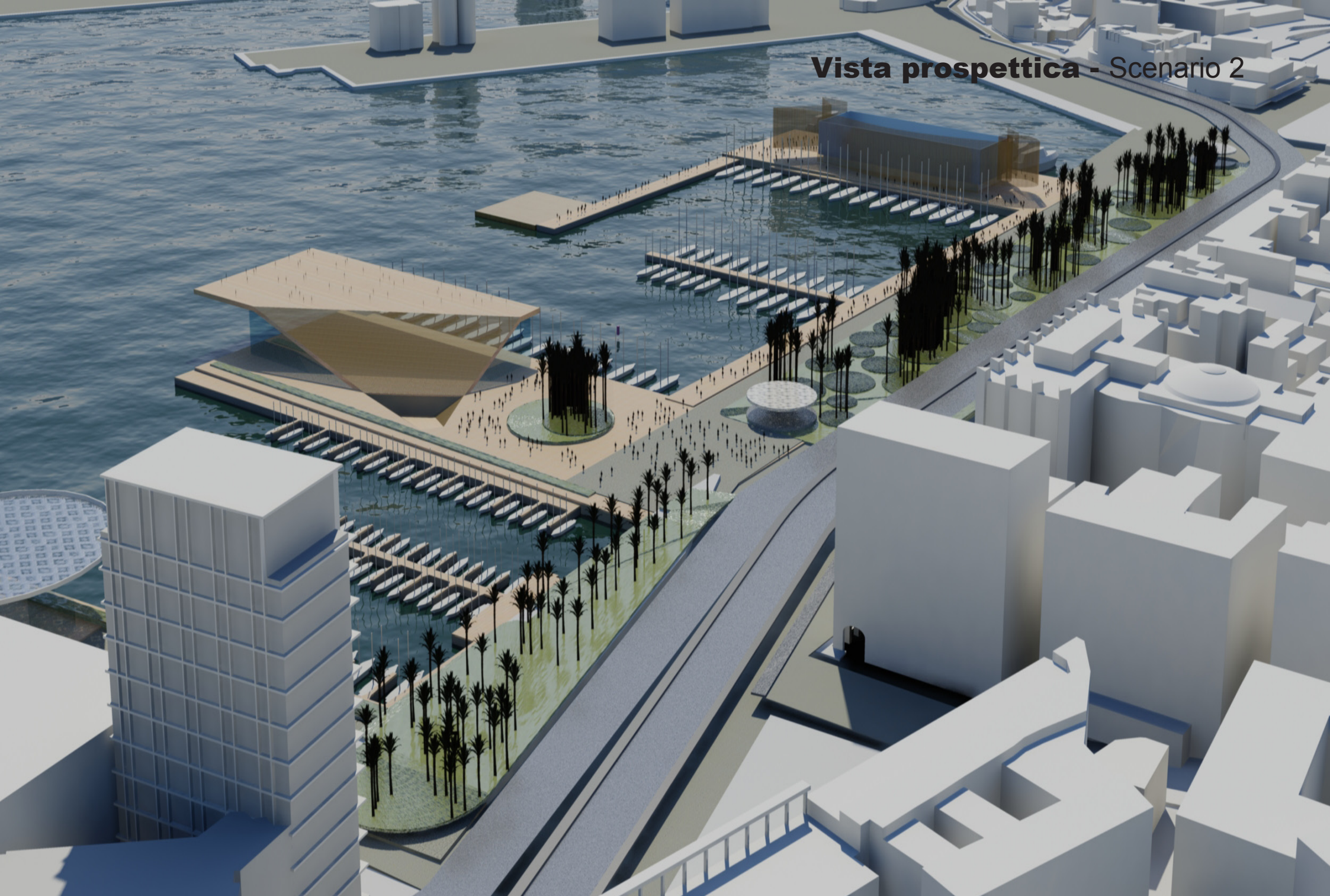
Vista prospettica - Scenario 1







Vista prospettica - Scenario 2



Vista prospettica - Scenario 2



Vista prospettica - Scenario 3



Vista prospettica - Scenario 3



Vista prospettica - Scenario 3



Vista prospettica - Scenario 3



Vista prospettica - Scenario 4



Vista prospettica - Scenario 5



Vista prospettica - Scenario 5



Vista prospettica - Scenario 5



Vista prospettica - Scenario 6



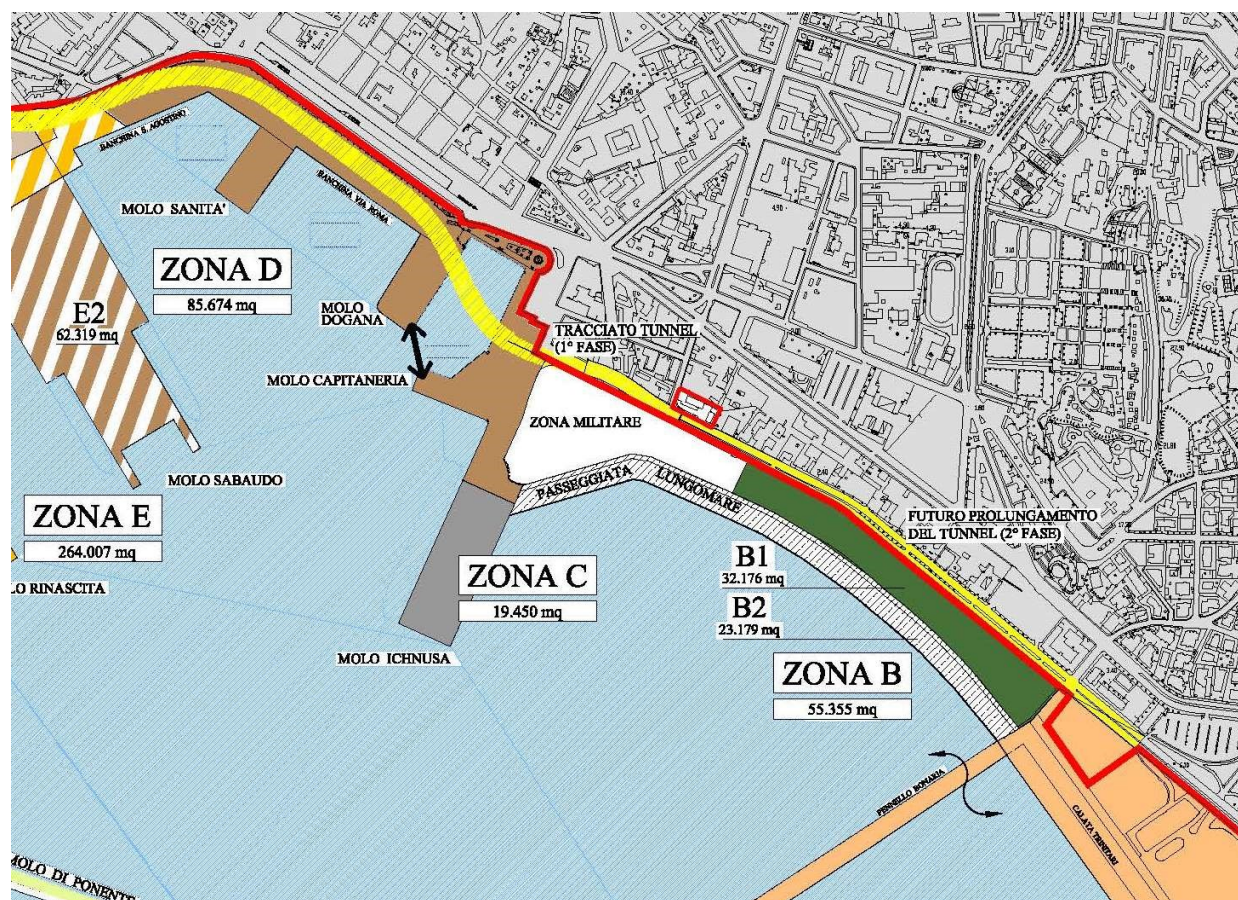


Vista prospettica - Scenario 7

Zona D (parte seconda)

1. ZONA PORTUALE INTERESSATA DALLA PROPOSTA DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE E PREVISIONI DEL VIGENTE PIANO

La zona interessata dalla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale ricade all'interno del Porto Vecchio di Cagliari ed è individuata nel Piano Regolatore Portuale con la lettera "D" – "Aree per attività a supporto della nautica da diporto e turistico ricettive".



- PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE -

Zona D

Dalle norme di attuazione (Rel. C del Piano) si evince che la zona si cui trattasi è destinata “*al diporto per il naviglio in transito o di elevato dislocamento*”.

In particolare, “*la parte della zona costituita dal Molo Sanità, dal Molo Dogana e dalle banchine antistanti la Via Roma è destinata ad attività a servizio della nautica da diporto, ad attività ricettive di tipo alberghiero e a pubblici esercizi esclusivamente dedicati al settore nautico.*”

Pertanto, in queste aree è previsto l'insediamento di attività direttamente collegate al settore della nautica da diporto ed a servizio diretto del porto turistico, oltre che parcheggi attrezzati ad uso pubblico e parcheggi pertinenziali”.

2. PROPOSTA DI A.T.F.

La zona di cui trattasi costituisce il water front portuale più pregevole della città ed è frequentato da cittadini e turisti, avendovi realizzato l'Ente, negli anni, nell'ambito degli interventi di riqualificazione dell'intera area, passeggiate pedonali e ciclabili particolarmente apprezzate.

La presenza delle marine ha poi contribuito ad incrementare la fruizione turistica e cittadina della zona ed a valorizzare il suddetto ambito portuale.

I vincoli di piano, tuttavia, e in particolare la previsione che possano essere ammessi pubblici esercizi esclusivamente dedicati al settore nautico, non hanno consentito la realizzazione di quei servizi tipici delle zone a più elevata fruizione turistica e cittadina, quali bar, ristoranti, etc., particolarmente apprezzati dagli utenti.

Peraltro, la vastità dell'area e la presenza di arterie fortemente trafficate rendono difficoltoso, al frequentatore della zona, poter usufruire dei servizi pubblici siti nell'ambito cittadino.

Per rendere pienamente funzionale l'area per le destinazioni d'uso previste occorre, pertanto, che in essa possano essere ammessi pubblici esercizi a servizio di chiunque li richieda, senza alcuna limitazione.

Per le suddette esigenze potranno autorizzarsi anche piattaforme galleggianti, attrezzate ed idonee in base alla normativa vigente per lo svolgimento delle attività ammesse nella zona.

Le esigenze della presenza di tali servizi potranno essere valutate nel P.O.T., in funzione dell'attuazione del PRP e delle necessità manifestate dall'utenza.

In sintesi, la proposta di A.T.F. prevede che:

- Nella zona D, per consentire la fruizione turistico cittadina dell'area, sono ammessi pubblici esercizi, che eventualmente potranno svolgersi su piattaforme galleggianti, previa preliminare valutazione delle esigenze nel P.O.T. in funzione della dell'attuazione del PRP.



- PASSEGGIATA CICLO - PEDONALE LATO VIA ROMA -

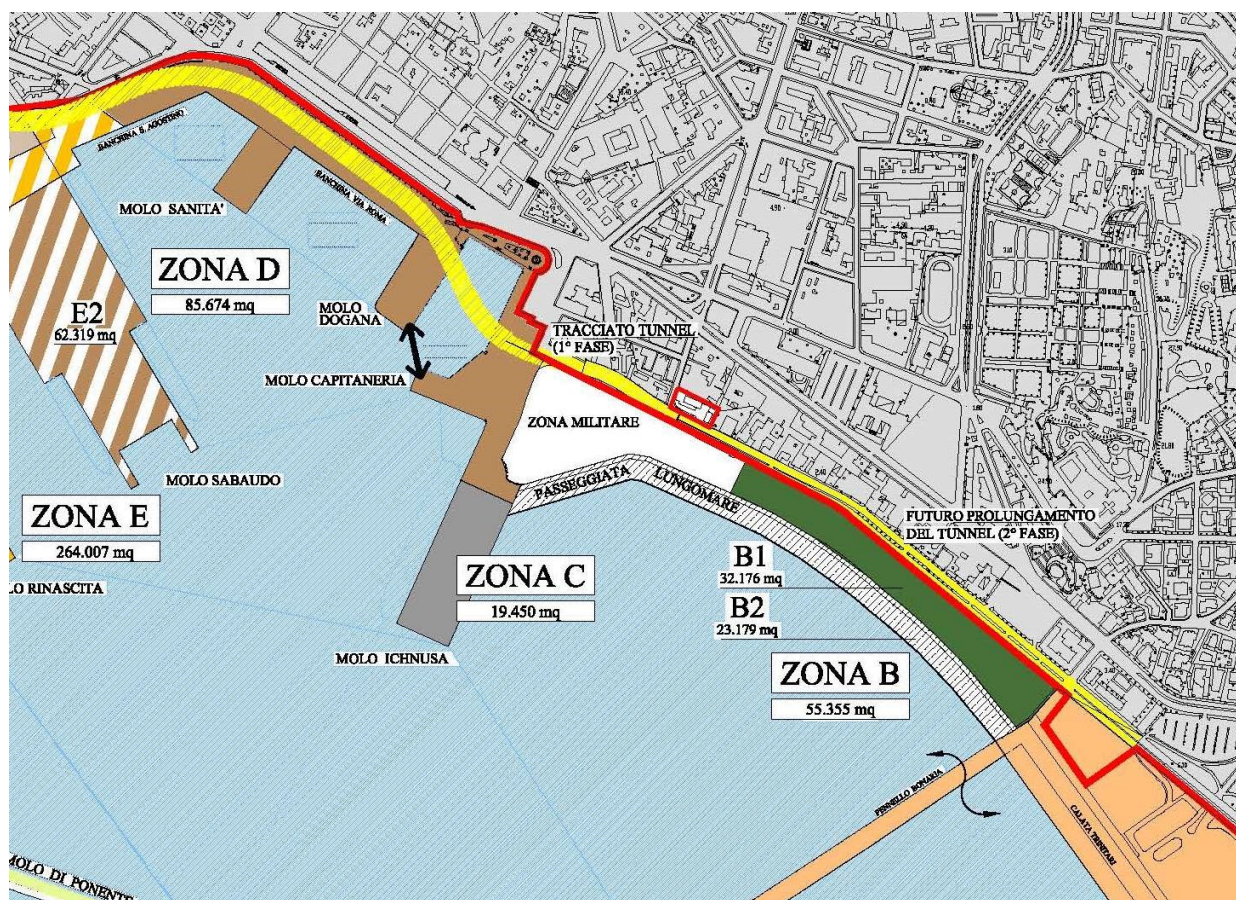


- PASSEGGIATA CICLO - PEDONALE LATO DARSENETTA -

Sottozona B1

1. ZONA PORTUALE INTERESSATA DALLA PROPOSTA DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE E PREVISIONI DEL VIGENTE PIANO

La sottozona interessata dalla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale ricade all'interno del Porto Vecchio di Cagliari ed è individuata nel Piano Regolatore Portuale con la lettera "B1" – "Verde attrezzato" ricadente nella zona B del "Parco di Bonaria".



- PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE -

Sottozona B1

Dalle Norme di Attuazione del Piano (Relazione C) si evince quanto segue:

"In una sua parte insistono i fabbricati del Viale Colombo (lato mare) attualmente adibiti ad alcune funzioni amministrative a carattere urbano (scuola ed ANFFAS).

Nella restante parte insiste l'attuale pineta di Bonaria, che sarà destinata ad uso pubblico come parco attrezzato con passeggiata e pista ciclabile, piazzole di sosta, aree di gioco e strutture amovibili a servizio degli sport acquatici.

Elemento "polarizzante" sarà la "piazza sul mare", antistante la Basilica di Bonaria.

In questa parte della sottozona non è consentito alcun intervento di nuova edificazione, mentre le volumetrie esistenti potranno essere riconvertite per attività turistico – ricreative connesse con la nautica, previa redazione di progetti di elevato valore architettonico.

Nelle more di tale riconversione, possono essere consentiti sugli edifici esistenti soltanto i seguenti interventi:

- a) manutenzione ordinaria;*
- b) manutenzione straordinaria;*
- c) restauro e risanamento conservativo;*
- h) demolizione.*

2. PROPOSTA DI A.T.F.

La zona è stata in parte recentemente riqualificata con la realizzazione di passeggiate ciclabili e pedonali.



- PASSEGGIATA CICLO – PEDONALE (lato radice banchina Garau) –

Periodicamente viene utilizzata la pineta di Bonaria per manifestazioni varie sia nautiche che di altra natura (maratone, etc.).

La zona è, pertanto, frequentata da cittadini e turisti per la passeggiata lungo mare ed è, inoltre, particolarmente apprezzata per svolgervi attività sportive (jogging, etc.). Viene lamentata, tuttavia, l'assenza di pubblici esercizi, che non sono presenti neppure nelle retrostanti aree cittadine.

Il Piano non prevede espressamente la possibilità di insediamento di dette attività. Inoltre, non sono neppure previste le volumetrie necessarie a tal fine.

Il Piano Regolatore prevede, infatti, che possano essere riconvertite per lo svolgimento delle attività di servizio previste nella zona i fabbricati esistenti, attualmente utilizzati per funzioni amministrative a carattere urbano.

Poiché tuttavia detta riqualificazione dei succitati fabbricati non è prevista in tempi brevi, mentre il parco è già una realtà in cui, come già detto, è stata realizzata una passeggiata pedonale con annessa una pista ciclabile, si propone quanto segue:

“Nella sottozona sono ammessi pubblici esercizi dedicati ai fruitori del parco, la cui attività potrà svolgersi o negli edifici ivi presenti o con strutture facilmente amovibili con volumetria complessiva non superiore a 700 mc e altezza non superiore a 3,5 m dal piano di campagna”.

È inoltre ammessa l'installazione, con le prescrizioni e limitazioni che verranno stabilite dal P.O.T., di pontili e piattaforme galleggianti attrezzate per un utilizzo degli specchi acquei per le finalità previste per la zona.



- SOTTOZONA B1 -



- PASSEGGIATA CICLO – PEDONALE (lato via Caboto) –



- PINETA DI BONARIA –

ALLEGATO

ARTICOLO RIVISTA “BELL’ITALIA”

(num. 343 del Novembre 2014)

CAGLIARI

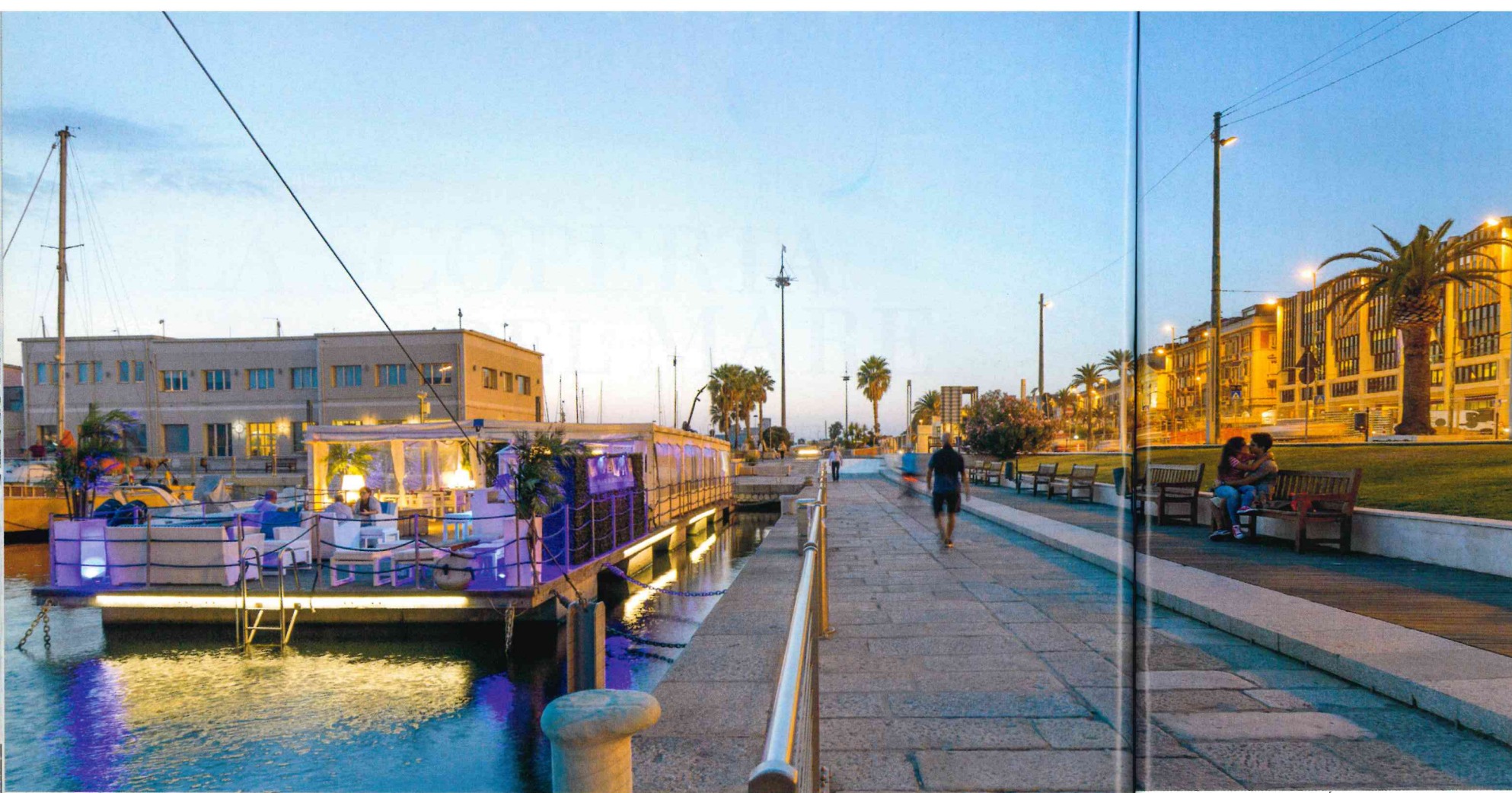
LA SCOPERTA DEL MARE

Passeggiate, piste ciclabili, passerelle sull'acqua: la città si sta riappropriando del suo affaccio sul Mediterraneo. Con l'obiettivo di unire il lungomare del centro alla spiaggia del Poetto

TESTI Elsa Pascalis ★ FOTOGRAFIE Alessandro Addis



Un tratto della nuova passeggiata a mare della città. Inaugurata all'inizio del 2014, la passerella in legno per pedoni e ciclisti è lunga 620 metri e unisce il molo Ichnusa (verso il centro) con la pista ciclabile della pineta di Su Siccu.



Sopra: tramonto sul lungomare della calata Darsena. **In alto, a destra:** i portici di via Roma.

Pagina precedente, foto piccole da sinistra: elementi di arredo urbano sul lungomare di fronte a via Roma; la basilica di Nostra Signora di Bonaria e la pineta di Su Siccù.

Sotto: via Roma e la passeggiata a mare viste dal molo Sanità.



È un cielo nitido e luminoso quello che avvolge la città di Cagliari. Generoso regalo di quel vento di Maestrale che garantisce «200 giorni all'anno di condizioni meteorologiche perfette per navigare a 12-13 nodi», afferma Max Sirena, team leader di Luna Rossa, di casa sino al 2017 nella città sarda per preparare la sfida della trentacinquesima Coppa America. Il team Prada ha scelto Cagliari come base operativa in vista del grande evento, e davanti al porto quasi tutti i giorni si vedono sfrecciare i catamarani *Piranha* e *Swordfish*, spesso in assetto *full foiling* (sollevati sulle derive) tanto da sembrare aliscafi, messi in acqua dal villaggio velico ospitato nel molo Sabaudu. Uno spettacolo cui si può assistere dall'adiacente calata Sant'Agostino, l'ormeggio delle barche dei pescatori. Una presenza, quella della tribù Prada, che potenzia la **volontà del capoluogo di riappropriarsi del suo lungomare**, seguendo un percorso di riqualificazione iniziato già da qualche anno. La filosofia è quella della «città intelligente», ripensata secondo un'idea urbana che, rivitalizzando spazi a lungo trascurati e lasciati ai margini della vita della comu-

nità, vuole recuperare una forte individualità storica e culturale. Identità che ha posto Cagliari tra le finaliste candidate a diventare Capitale Europea della Cultura nel 2019.

IL MARE IN CENTRO TRA VELE E PALAZZI STORICI

Dall'altra parte del molo, il candidato calcare del palazzo Civico di Cagliari, noto anche come palazzo Bacaredda, si impone all'incrocio tra via Roma, il porto e largo Carlo Felice, arteria di snodo del traffico del centro. Era il 14 aprile 1899, quando al cospetto di re Umberto I e della regina Margherita veniva posta la prima «pietra forte» del palazzo, inaugurato nel 1907 in uno stile gotico-catalano arricchito con decori liberty. Poco distante, il primo tratto della passeggiata sul fronte mare si caratterizza per elementi d'arredo dal gusto contemporaneo ed è arricchito da tre sculture dell'artista Pinuccio Sciola dedicate ai 150 anni dell'Unità d'Italia. Proseguendo oltre il molo Sanità, sede della stazione marittima, la sfilata di yacht e barche a vela ricorda quanto strategica sia la posizione di Cagliari nel Mediterraneo. ➔



A piedi e in bici dal cuore della città al quartiere Sant'Elia

Prospicienti il porto, gli edifici porticati di via Roma, il "salotto storico" della città con i suoi caffè e negozi, esibiscono stili di epoche diverse, dal gusto classico a quello rinascimentale, dal liberty al post-moderno delle vetrate del palazzo del Consiglio Regionale.

VERSO LA BASILICA DI NOSTRA SIGNORA DI BONARIA

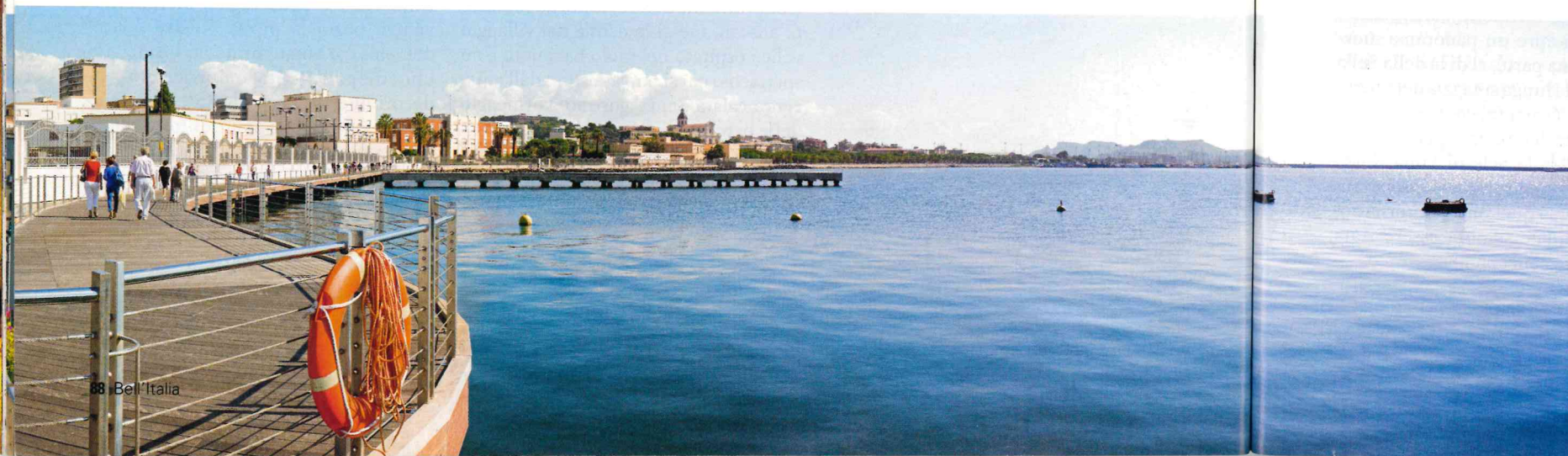
A chiudere via Roma sono i solenni ficus del giardino di piazza Amendola. Oltre il pontile della Dogana, alla fine della calata Darsena, si insinua

in mare il lungo braccio del molo Ichnusa, ormeggio dei rimorchiatori e terminal delle navi da crociera. Da qui, un ponte sull'acqua introduce alla **passerella in legno che seguendo il profilo della costa collega il molo alla pineta di Su Siccù**. Inaugurata lo scorso febbraio dopo anni di degrado della zona, la passerella è meta amatissima dai cagliaritari che la "invadono" da mattina a sera per rilassanti passeggiate a filo d'acqua, per andare in bici o correre. Il restyling, con un progetto approvato nel 2006 e costato

un milione e mezzo di euro, restituisce alla città uno dei suoi angoli più suggestivi. Al tramonto, la passeggiata diventa romantica con le luci soffuse dei led che illuminano la pista, i tuffi dei gabbiani a caccia di prede e una colonia stanziale di delfini che ama esibirsi in fantasiose evoluzioni nello specchio d'acqua antistante la basilica di Nostra Signora di Bonaria. In cima all'omonimo colle, il santuario mariano più importante della Sardegna si affaccia protettivo sul mare con la sua lunga scalinata. Prote- ►



In alto: la nuova passerella in legno nel punto di unione con la ciclabile della pineta di Su Siccù. **A sinistra:** il tratto iniziale della passeggiata, presso il molo Ichnusa. **Sopra, da sinistra:** interno ed esterno del Lazzaretto, nel quartiere Sant'Elia. L'antico luogo di ricovero è diventato centro culturale e polo espositivo. **A destra:** il Lazzaretto (a destra) e il lungomare visti dal forte di Sant'Ignazio.



CAGLIARI



Le uscite di Luna Rossa nelle acque del golfo

Scorcio di un locale a pelo d'acqua nell'area del porto turistico della darsena, tra il pontile della Dogana (a destra) e il molo Ichnusa, di fronte a via Roma.

Il team Luna Rossa ha scelto Cagliari come propria base in vista della Coppa America del 2017. Il villaggio velico al molo Sabaudo è operativo dallo scorso marzo; all'ingresso c'è il grande catamarano che ha gareggiato nell'ultima edizione. Con l'inizio degli allenamenti, a maggio, i componenti dello staff sono diventati 90, ma possono arrivare anche a 250, considerando l'intero seguito. Tutti sono ormai considerati cittadini del capoluogo. I cagliaritani hanno infatti accolto con grande entusiasmo l'arrivo della "tribù" velica e in città è esplosa la Luna Rossa-mania. Entusiasmo ricambiato: «Sono felice che sia Cagliari la nostra base operativa», dice Adam Minoprio, neozelandese, timoniere tattico di Luna Rossa, «ha un bel centro storico, ottimi ristoranti e una spiaggia cittadina che è l'ideale nel tempo libero». Anche se blindatissimo, il quartier generale di Luna Rossa, dove si sperimentano e si testano le tecnologie necessarie per la grande sfida, periodicamente apre le porte al pubblico con open-day che fanno il tutto esaurito: il prossimo è previsto per il 12 dicembre.

so verso l'alto, sembra cercare la luce che battendo sul calcare bianchissimo si irradia ovunque, raccontando millenni di storia. All'interno custodisce il simulacro ligneo della *Madonna col Bambino*. La tradizione vuole che la statua sia arrivata dal mare nel 1370; ancora oggi i marinai si rivolgono a lei per richiedere protezione.

L'OBIETTIVO FINALE È LA SPIAGGIA DEL POETTO
La passerella lignea è solo una delle opere di recupero e valorizzazione del fronte mare, prima tappa di un programma che vorrebbe esaudire il desiderio, a lungo coltivato, di congiungere con un lungo camminamento il mare con il centro e la spiaggia del Poetto, passando per Sant'Elia e Calamosca. La passeggiata attrezzata che restituirebbe la costa alla città potrebbe essere completata entro due anni. Nel frattempo, nell'area sud del porto è stata riqualificata la strada asfaltata che si trova immediatamente dopo il padiglione Nervi, trasformandola in una pista ciclopeditone chiusa alle auto. La strada è così diventata il lungomare Sant'Elia, che accompagna sino alla

bella piazza del Mare, recente regalo della municipalità ai cittadini. Si trova di fronte al Lazzaretto, il seicentesco luogo d'isolamento contro le epidemie che oggi ospita arte e cultura, con una ricca programmazione di mostre, happening, convegni e reading. **Sant'Elia, il quartiere più meridionale della città, sta sempre più diventando fonte di attrazione per i turisti** che ne apprezzano la pittoresca posizione. Oltre il borgo, vale la pena salire a 94 metri di quota per raggiungere, quasi sulla cima del promontorio, i resti della fortificazione militare settecentesca conosciuta come fortino di Sant'Ignazio. Da quassù si apre un panorama mozzafiato. Da una parte, al di là della Sella del Diavolo, la lunga spiaggia del Poetto è sempre in fermento, confermando la sua vocazione di immensa palestra outdoor. Dall'altra le vele di Luna Rossa solcano le acque di Cagliari, proiettando la città verso quel futuro internazionale per il quale sembra essere stata naturalmente concepita. ☻

dove
COME
quando

alla pagina seguente

dove
COME
quando
CAGLIARI

Il nuovo volto della città

Biblioteche e ristoranti nell'ex mercato, alberi e sculture al posto di uno sterrato: nel capoluogo sardo si recuperano le aree abbandonate. E si mangiano i ricci freschissimi di Elsa Pascalis



A Cagliari si atterra all'aeroporto Mario Mamei di Elmas (070/21.12.11, www.sogaer.it), collegato ai principali scali nazionali. Da qui per raggiungere piazza Matteotti, nelle immediate vicinanze del porto e del centro città, ci sono i treni delle Ferrovie dello Stato (uno ogni 20 minuti, 6 minuti circa la durata della corsa; info 89.20.21) oppure i bus dell'Arst (ogni 30 minuti, durata circa 10 minuti; info 800.86.50.42). Il servizio taxi costa 15-20 €. **In traghetto:** con Tirrenia (www.tirrenia.it) da Civitavecchia, Napoli e Palermo. **In camper:** area attrezzata Camper Cagliari Park, via Stanislao Caboni 13, 070/30.31.47 e 328/3.34.88.47, www.campercagliaripark.it



Arte e cultura fanno rinascere gli spazi dismessi

Negli ultimi tempi Cagliari sta valorizzando spazi a lungo non utilizzati. Il recupero di maggior prestigio è quello dell'ex mercato civico nel quartiere di Stampace, diventato sede della **MeM, la Mediateca del Mediterraneo** (via Mameli 164, 070/6.77.38.65). La sua innovativa architettura vetrata ospita l'Archivio Storico e la Biblioteca Generale e di Studi Sardi, un infopoint culturale, un laboratorio multimediale, una biblioteca per ragazzi e bambini, sale conferenze, ristoranti e bar sempre frequentatissimi aperti fino a tarda notte.

Sono spazi recuperati anche quelli del **Giardino sotto le Mura** (viale Regina Elena), suggestiva passeggiata ai piedi delle mura del quartiere di Castello inaugurata lo scorso marzo. Al posto dello sterrato abbandonato da anni c'è ora un'area verde con panchine, un piccolo teatro all'aperto e le sculture di Pinuccio Sciola che raccontano la relazione tra la città e i suoi abitanti. È aperto tutti i giorni dalle 7 a mezzanotte ed è anche diventato palcoscenico per rassegne e festival. Non un recupero architettonico, ma archeologico quello delle sculture nuragiche di Mont'e

Prama. A quarant'anni dal rinvenimento dei primi reperti, dopo anni di accurato restauro il progetto espositivo **Mont'e Prama 1974-2014** restituisce al pubblico uno dei capitoli più importanti e sorprendenti della civiltà nuragica dell'isola. Una doppia esposizione: al Civico Museo Archeologico di Cabras, lì dove sono stati ritrovati, e al **Museo Archeologico Nazionale** di Cagliari, all'interno della Cittadella dei Musei (piazza Arsenale 1, 070/6.75.76.27). Fino al 22 marzo 2015, da martedì a domenica 9-19; ingresso 3 €.

APPUNTAMENTI

Ricci di mare in pineta. Opera e prosa a teatro

A Cagliari il grande appuntamento di novembre è quello con la **stagione dei ricci**, che apre ufficialmente il primo del mese. I ricci, rigorosamente crudi, vengono degustati al cucchiaino direttamente dal guscio e accompagnati da un bicchierino di Vernaccia. Il Comune dedica uno spazio apposito ai ricci, con gazebo allestiti nella **pineta di Su Siccu**, in viale Colombo, letteralmente presi d'assalto all'ora di pranzo. Ha invece un sapore mondano l'altro appuntamento di novembre: la chiusura della stagione di lirica e balletto del **Teatro Lirico di Cagliari** (via Sant'Aleniexedda 111, 070/4.08.21). In calendario: *La Traviata* di Giuseppe Verdi (repliche dal 7 al 16 novembre); *Lo schiaccianoci* di Pëtr Il'ič Čajkovskij interpretato dal Balletto del Teatro Stanislavskij di Mosca (dal 22 al 30 novembre); l'attesa opera comico-fantastica *Gli stivaletti* sempre di Čajkovskij con un allestimento del Teatro Lirico di Cagliari (dal 18 al 30 dicembre). Sul palco del **Teatro Massimo** (via De Magistris 12, 070/2.08.96.20) andranno in scena *Beatles Submarine*, con Neri Marcorè accompagnato dalla Banda Osiris (19-23 novembre) e *Re Lear* di William Shakespeare interpretato da Michele Placido (10-14 dicembre).



Riccio di mare

Gli Adeguamenti Tecnici Funzionali per **ZONA “D”** e la **SOTTOZONA “B1”** modificano i seguenti documenti del PRP vigente che si allegano alla presente:

- Relazione C “Norme di attuazione”

RELAZIONE C – NORME DI ATTUAZIONE

Pag.16 del PRP VIGENTE

Zona B – PARCO DI BONARIA

**Aree comprese tra il Pennello di Bonaria e la radice
della Banchina Garau**

Superficie totale: **38.376 mq**

Volumetria totale edificata allo stato attuale: **16.000 mc**

E' la Zona compresa tra il pennello di Bonaria e l'area attualmente edificata ed adibita ad attività scolastiche, questa compresa.

In questa zona è prevista la realizzazione del Parco Urbano di Bonaria.

Essa è suddivisa nelle seguenti due sottozone.

Sottozona B1 – Verde attrezzato

Superficie totale: **32.176 mq**

Volumetria totale edificata allo stato attuale: **16.000 mc**

In una sua parte insistono i fabbricati del Viale Colombo (lato mare) attualmente adibiti ad alcune funzioni amministrative a carattere urbano (scuola ed ANFFAS).

Nella restante parte insiste l'attuale pineta di Bonaria, che sarà destinata ad uso pubblico come parco attrezzato con passeggiata e pista ciclabile, piazzole di sosta, aree di gioco e strutture amovibili a servizio degli sport acquatici.

Elemento "polarizzante" sarà la "piazza sul mare", antistante la Basilica di Bonaria.

In questa parte della sottozona non è consentito alcun intervento di nuova edificazione, mentre le volumetrie esistenti potranno essere riconvertite per attività turistico – ricreative connesse con la nautica, previa redazione di progetti di elevato valore architettonico.

Nelle more di tale riconversione, possono essere consentiti sugli edifici esistenti soltanto i seguenti interventi:

- a) manutenzione ordinaria;
- b) manutenzione straordinaria;
- c) restauro e risanamento conservativo;
- h) demolizione.

Pag.19 del PRP VIGENTE

Zona D – DIPORTO IN TRANSITO E GRANDI YACHTS

Dal Molo Capitaneria alla banchina S. Agostino

Superficie totale: **85.674 mq**

Volumetria totale edificata allo stato attuale: **56.900 mc.**

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.

In tale caso, le necessità di strutture a terra sono ovviamente molto ridotte rispetto al caso del porto di Su Siccu, per la differenza implicita nei concetti di porto di transito e porto stanziale. Occorre inoltre considerare che la gran parte dei servizi sarà costituita dalle attività già in essere nel quartiere di Marina, a favorire l'integrazione tra la Città ed il suo porto.

In essa è compresa l'attuale Capitaneria, il cui volume è pari a 13.982 metri cubi, di cui il presente Piano prevede la demolizione ed il trasferimento di parte delle funzioni in essa espletate in tre nuove localizzazioni delle funzioni. Le previsioni contenute nel Piano rispettano le fondamentali funzioni della Capitaneria di Porto nell'ambito portuale e prevedono, anche, un incremento di volumetria finalizzato al potenziamento delle strutture.

Tali diverse localizzazioni tengono conto, per le funzioni operative, dello spostamento del baricentro dei traffici commerciali verso la parte occidentale del porto di Cagliari, mentre le funzioni di rappresentanza vengono mantenute in prossimità dell'attuale localizzazione.

In particolare, le zone individuate per le nuove localizzazioni della Capitaneria di Porto sono le seguenti:

- uffici di rappresentanza (Molo Bestiame - radice del Molo Ichnusa);
- uffici della Direzione Marittima (Molo Sabaudo), per un volume pari a 5.634 mc, corrispondente al volume che, nell'attuale edificio, è destinato ad uffici;
- alloggi personale ed attività operative nella sottozona F7, alla radice del Molo Foraneo di Ponente (Via dei Calafati), a stretto contatto con le banchine destinate ad ospitare i mezzi della Capitaneria, con una volumetria ammissibile pari a 15.000 metri cubi.

Oltre alle suddette tre localizzazioni principali, è stato previsto l'insediamento di uffici distaccati della Direzione marittima nella zona A, a servizio del naviglio da diporto.

In particolare, gli uffici di rappresentanza della Capitaneria di Porto verranno localizzati in un nuovo edificio, che costituirà anche la nuova sede dell'Autorità Portuale, attualmente nel Molo Sanità.

Infatti, la parte della zona costituita dal Molo Sanità, dal Molo Dogana e dalle banchine antistanti la Via Roma è destinata ad attività a servizio della nautica da diporto, ad attività ricettive di tipo alberghiero e a pubblici esercizi esclusivamente dedicati al settore nautico.

Pertanto, in queste aree è previsto l'insediamento di attività direttamente collegate al settore della nautica da diporto ed a servizio diretto del porto turistico, oltre che parcheggi attrezzati ad uso pubblico e parcheggi pertinenziali.

Sono vietati gli edifici ad uso residenziale, a meno di quelli strettamente indispensabili per il personale di sorveglianza, le attività commerciali all'ingrosso ed i centri commerciali.

Nel computo delle volumetrie, che dovranno essere uguali a quelle edificate allo stato attuale, saranno incluse anche quelle derivanti da nuova costruzione e dal recupero di eventuali preesistenze, se ritenute coerenti e compatibili con il proposto assetto planivolumetrico dell'area.

Nella Zona sono consentiti interventi di nuova edificazione nel rispetto delle destinazioni e delle volumetrie previste al Piano, che saranno regolamentati da Piani Attuativi.

Nelle more dell'attuazione degli interventi previsti dal Piano, possono essere consentiti sugli edifici esistenti soltanto i seguenti interventi:

- a) manutenzione ordinaria;
- b) manutenzione straordinaria;
- c) demolizione;

L'altezza massima degli edifici non dovrà essere superiore a quella degli edifici attualmente esistenti, derogabile nel caso di costruzione di volumi tecnici quali camini, prese d'aria, antenne e/o simili.

Nella zona dovrà essere assicurata una dotazione di spazi pubblici o di uso pubblico, escluse le sedi viarie, e, in aggiunta alla misura minima prescritta dall'art 41 sexies della L. 1150/1942, la disponibilità di superfici, escluse le sedi viarie, nella misura di 80 mq ogni 100 mq di superficie lorda di pavimento; di tali ultime superfici, almeno 50 mq devono essere destinate a parcheggio di uso pubblico e quelle restanti dovranno essere sistemate a verde.

In particolare, potranno essere realizzati parcheggi interrati sul Molo Sanità e sul Molo Dogana, in corrispondenza dei fabbricati ivi presenti, qualora si ritenga opportuno di procedere alla loro demolizione e successiva ricostruzione.

In ogni caso, la superficie della Zona coperta dall'edificato non dovrà essere superiore al 40% dell'intera superficie della Zona.

I parcheggi potranno essere previsti anche interrati.

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

RELAZIONE C – NORME DI ATTUAZIONE

A.T.F. AL PRP

Zona B – PARCO DI BONARIA

**Aree comprese tra il Pennello di Bonaria e la radice
della Banchina Garau**

Superficie totale: **38.376 mq**

Volumetria totale edificata allo stato attuale: **16.000 mc**

Volumetria totale edificabile: **16.700 mc**

E' la Zona compresa tra il pennello di Bonaria e l'area attualmente edificata ed adibita ad attività scolastiche, questa compresa.

In questa zona è prevista la realizzazione del Parco Urbano di Bonaria.

Essa è suddivisa nelle seguenti due sottozone.

Sottozona B1 – Verde attrezzato

Superficie totale: **32.176 mq**

Volumetria totale edificata allo stato attuale: **16.000 mc**

Volumetria totale edificabile: **16.700 mc**

In una sua parte insistono i fabbricati del Viale Colombo (lato mare) attualmente adibiti ad alcune funzioni amministrative a carattere urbano (scuola ed ANFFAS).

Nella restante parte insiste l'attuale pineta di Bonaria, che sarà destinata ad uso pubblico come parco attrezzato con passeggiata e pista ciclabile, piazzole di sosta, aree di gioco e strutture amovibili a servizio degli sport acquatici.

Elemento "polarizzante" sarà la "piazza sul mare", antistante la Basilica di Bonaria.

Nella sottozona sono ammessi pubblici esercizi dedicati ai fruitori del parco negli edifici, previa riqualificazione, o in strutture facilmente amovibili con volumetria complessiva non superiore a 700 mc e altezza non superiore a 3,5 m dal piano di campagna.

È inoltre ammessa l'installazione, con le prescrizioni e limitazioni che verranno stabilite dal P.O.T., di pontili e piattaforme galleggianti attrezzate per un utilizzo degli specchi acquei per le finalità previste per la zona.

Le volumetrie esistenti potranno essere riconvertite per attività turistico – ricreative connesse con la nautica, previa redazione di progetti di elevato valore architettonico.

Nelle more di tale riconversione, possono essere consentiti sugli edifici esistenti soltanto i seguenti interventi:

- a) manutenzione ordinaria;
- b) manutenzione straordinaria;
- c) restauro e risanamento conservativo;
- h) demolizione.

Zona D – DIPORTO IN TRANSITO E GRANDI YACHTS

Dal Molo Capitaneria alla banchina S. Agostino

Superficie totale: **85.674 mq**

Volumetria totale edificata allo stato attuale: **56.900 mc**

Volumetria totale edificabile: **73.970 mc.**

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 Sabauda 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.

In tale caso, le necessità di strutture a terra sono ovviamente molto ridotte rispetto al caso del porto di Su Siccu, per la differenza implicita nei concetti di porto di transito e porto stanziale. Occorre inoltre considerare che la gran parte dei servizi sarà costituita dalle attività già in essere nel quartiere di Marina, a favorire l'integrazione tra la Città ed il suo porto.

In essa è compresa l'attuale Capitaneria, il cui volume è pari a 13.982 metri cubi, di cui il presente Piano prevede la demolizione ed il trasferimento di parte delle funzioni in essa espletate in tre nuove localizzazioni delle funzioni. Le previsioni contenute nel Piano rispettano le fondamentali funzioni della Capitaneria di Porto nell'ambito portuale e prevedono, anche, un incremento di volumetria finalizzato al potenziamento delle strutture.

Tali diverse localizzazioni tengono conto, per le funzioni operative, dello spostamento del baricentro dei traffici commerciali verso la parte occidentale del porto di Cagliari, mentre le funzioni di rappresentanza vengono mantenute in prossimità dell'attuale localizzazione.

In particolare, le zone individuate per le nuove localizzazioni della Capitaneria di Porto sono le seguenti:

- uffici di rappresentanza (Molo Bestiame - radice del Molo Ichnusa);
- uffici della Direzione Marittima (Molo Sabauda), per un volume pari a 5.634 mc, corrispondente al volume che, nell'attuale edificio, è destinato ad uffici;
- alloggi personale ed attività operative nella sottozona F7, alla radice del Molo Foraneo di Ponente (Via dei Calafati), a stretto contatto con le banchine destinate ad ospitare i mezzi della Capitaneria, con una volumetria ammissibile pari a 15.000 metri cubi.

Oltre alle suddette tre localizzazioni principali, è stato previsto l'insediamento di uffici distaccati della Direzione marittima nella zona A, a servizio del naviglio da diporto.

In particolare, gli uffici di rappresentanza della Capitaneria di Porto verranno localizzati in un nuovo edificio, che costituirà anche la nuova sede dell'Autorità Portuale.

È ammesso l'utilizzo degli edifici esistenti per uffici dell'Ente fino alla realizzazione di un'unica sede.

La parte della zona costituita dal Molo Sanità, dal Molo Dogana e dalle banchine antistanti la Via Roma ha una fruizione turistica e cittadina ed è destinata ad attività a servizio della nautica da diporto, ad attività ricettive di tipo alberghiero ed a pubblici esercizi rivolti ai fruitori della zona.

Pertanto, in queste aree è previsto l'insediamento di attività direttamente collegate al settore della nautica da diporto, nonché al più ampio bacino di utenza frequentante il porto, oltre che parcheggi attrezzati ad uso pubblico e parcheggi pertinenziali.

Sono vietati gli edifici ad uso residenziale, a meno di quelli strettamente indispensabili per il personale di sorveglianza, le attività commerciali all'ingrosso ed i centri commerciali.

Nella zona sono consentiti interventi di riqualificazione o demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti, nel rispetto delle destinazioni d'uso della zona, con un incremento volumetrico del 30% (in analogia a quanto previsto dal piano casa - L.R n.8/2015 e n.1/2019) e con altezza massima di 13,30 m, che saranno regolamentati da Piani Attuativi.

Nelle more dell'attuazione degli interventi previsti dal Piano, possono essere consentiti sugli edifici esistenti soltanto i seguenti interventi:

- a) manutenzione ordinaria;
- b) manutenzione straordinaria;
- c) demolizione;

Nella zona dovrà essere assicurata una dotazione di spazi pubblici o di uso pubblico, escluse le sedi viarie, e, in aggiunta alla misura minima prescritta dall'art 41 sexies della L. 1150/1942, la disponibilità di superfici, escluse le sedi viarie, nella misura di 80 mq ogni 100 mq di superficie lorda di pavimento; di tali ultime superfici, almeno 50 mq devono essere destinate a parcheggio di uso pubblico e quelle restanti dovranno essere sistemate a verde.

In particolare, potranno essere realizzati parcheggi interrati sul Molo Sanità e sul Molo Dogana, in corrispondenza dei fabbricati ivi presenti, qualora si ritenga opportuno di procedere alla loro demolizione e successiva ricostruzione.

In ogni caso, la superficie della Zona coperta dall'edificato non dovrà essere superiore al 40% dell'intera superficie della Zona.

I parcheggi potranno essere previsti anche interrati.

I parametri di edificabilità della Zona sono i seguenti:

Superficie territoriale (St)	mq	85.674
Indice di fabbricabilità territoriale (It)	mc/mq	0,86
Volume Urbanistico (Vur)	mc	73.970

PORTO CANALE
Sottozone G1W e G2W

Le sottozone oggetto di Adeguamento Tecnico Funzionale sono situate nel Porto Canale, all'interno della zona "G" individuata dal Piano come "Terminal container, polifunzionale e servizi portuali", comprendente "le banchine di levante e di ponente del Porto Canale e le aree retrostanti comprese le fasce di rispetto e di salvaguardia".

The map illustrates the land use planning for the Port of Genoa, Italy. It shows various zones and their areas, color-coded for different purposes. Key features include the RACINO DI EVOLUZIONE, CANALE NAVIGABILE, and various zones labeled G1s, G1w, G2a, G2s, G2w, G3a, G3s, G4, G5a, G5s, G6, G7, H1, H2, H3, H4. The map also shows the STAGNO DI CAVALLO, STAGNO DI CAVALLO, and STAGNO DI CAVALLO. The map is a technical drawing with precise lines and labels.

Zone	Area (mq)
G1s	1.000.000
G1w	750.000
G2a	100.000
G2s	100.000
G2w	100.000
G3a	100.000
G3s	100.000
G4	100.000
G5a	100.000
G5s	100.000
G6	100.000
G7	100.000
H1	100.000
H2	100.000
H3	100.000
H4	100.000

30

Sottozona G1W

Il Piano ha destinato la sottozona “G1W” a “piazzali e banchine polifunzionali” per l’esercizio delle attività portuali polifunzionali.

In essa è consentito *“il solo insediamento di attrezzature funzionali e servizi tecnici a supporto delle attività di sottozona, nel rispetto dei seguenti parametri urbanistici”*:

Superficie territoriale (St)	mq	738.447
Indice di utilizzazione territoriale (Ut)	mq/mq	0,003
Superficie lorda (Sl)	mq	2.215

Sottozona G2W

Il Piano ha destinato la sottozona “G2W” a “funzioni portuali-industriali e servizi logistici”.

Dalle norme di attuazione (Rel. C del Piano) si evince che la stessa è costituita dalle aree destinate al servizio per attività portuali, industriali ed affini connesse ai traffici marittimi, commerciali legate alla logistica e all’interscambio delle merci, produttive e dalle aree funzionali alle attività di interporto.

In essa sono consentite solo le costruzioni attinenti alla destinazione della zona (attrezzature funzionali e servizi tecnici a supporto delle attività ivi previste) ed i lotti possono essere utilizzati per il deposito e lo stoccaggio di merci a cielo aperto e per il transhipment.

Dette costruzioni sono permesse nel rispetto dei seguenti parametri urbanistici, calcolati tenendo conto che l’indice di utilizzazione fondiaria non potrà essere maggiore di 0,50 mq/mq:

Superficie territoriale (St)	mq	925.222
Indice di utilizzazione territoriale (Ut)	mq/mq	0,25
Superficie lorda (Sl)	mq	231.305
Indice di copertura territoriale (Ic)	mq/mq	0,23
Superficie coperta (Sq)	mq	266.001

“La superficie libera dall’edificazione non dovrà essere inferiore al 60% della superficie territoriale della sottozona e, in aggiunta alla misura minima prescritta dall’art 41 sexies della L. 150/1942, dovrà essere assicurata una dotazione di spazi pubblici o di uso pubblico, escluse le sedi viarie, in misura non inferiore a 80 mq ogni 100 mq di superficie lorda di pavimento, di cui almeno 50 mq devono essere destinati a parcheggio di uso pubblico, in parte o totalmente interrati, e quelli restanti dovranno essere sistemati a verde”.

2. STATO DI ATTUAZIONE DEL PIANO REGOLATORE

Sul lato di ponente del bacino di evoluzione del Porto Canale sono stati ultimati nel mese di agosto del 2013 i nuovi banchinamenti, con relativi piazzali, della lunghezza complessiva di 800 m, profondità verso terra di 53,50 m e fondali di 12 m con possibilità di approfondimento sino alla -16,00 m s.l.m.m. (quota già esistente nel bacino di evoluzione e lungo il canale d'accesso).



- NUOVI BANCHINAMENTI NEL LATO SUD OVEST DEL BACINO DI EVOLUZIONE -

Dette banchine, sin dalla loro ultimazione, sono state dotate delle gru semoventi da parte delle Imprese portuali ed utilizzate, conformemente al Piano Regolatore, per la movimentazione delle merci convenzionali e, in particolare, delle rinfuse, trasferendovi il traffico prima diretto

nel Porto Vecchio di Cagliari, non più idoneo a riceverlo per le problematiche di natura ambientale: formazione di polveri (nel caso di movimentazione di rinfuse polverulente quali fluorite ed idrato); impatto sul traffico cittadino, sulla SS 195 e sulle strade di ingresso a Cagliari, per effetto del traffico mezzi pesanti che trasportano merci dal Porto agli stabilimenti. Le merci vengono sbarcate o imbarcate con delle gru semoventi, di cui sono dotate le imprese portuali. La movimentazione avviene scaricando le rinfuse e le merci in colli dalla nave a terra con le gru e ricaricando su automezzi con pale meccaniche o carrelli elevatori.

La parte retrostante le suddette banchine, della superficie di circa 23 ettari è completamente inutilizzata, in quanto priva di qualsiasi infrastruttura. La parte finale è occupata, in parte, dagli argini di una cassa di colmata realizzata, alla fine del 2005, con il materiale proveniente dai lavori di dragaggio del Porto Canale a -16,00 m s.l.m.m.



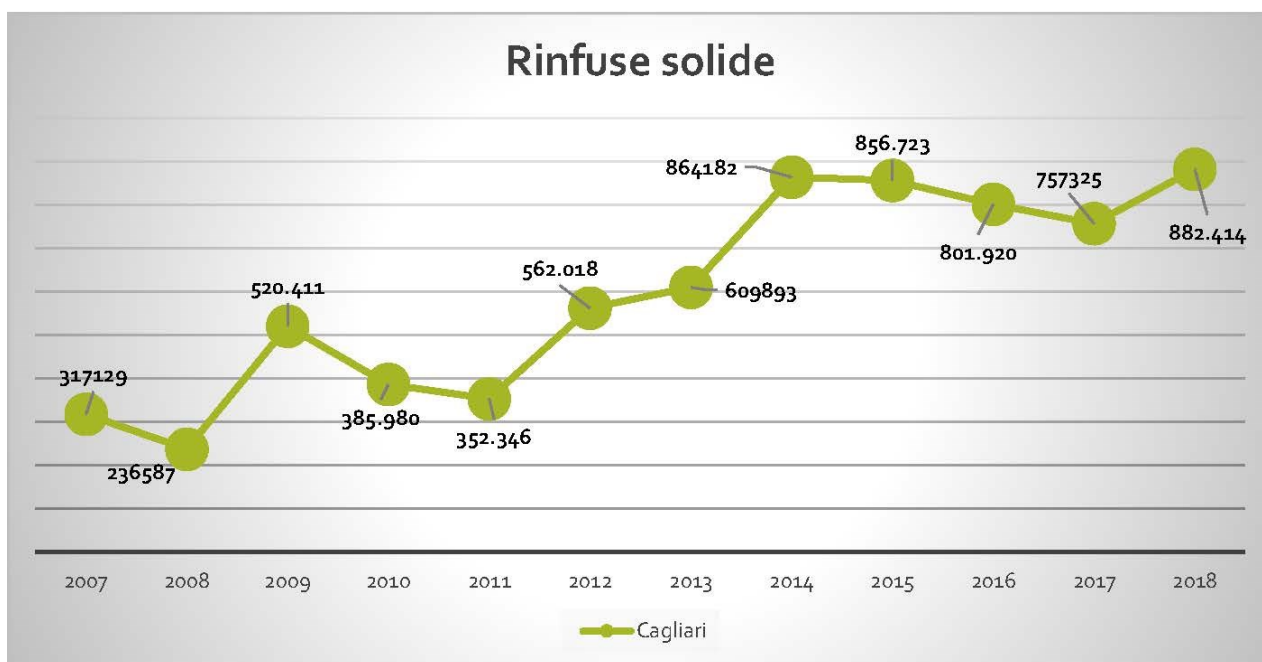
- AREA DA INFRASTRUTTURARE -

3. PROPOSTA DI A.T.F.

Come già detto, la banchina è stata immediatamente utilizzata, dopo il collaudo statico, per la movimentazione delle cosiddette “rinfuse solide” e delle merci unitizzate, traffico precedentemente destinato al Porto Vecchio di Cagliari.

Le rinfuse sono costituite, per lo più, da minerali grezzi destinati alle locali industrie, i cui prodotti finiti vengono esportati in tutto il mondo.

Negli ultimi anni si è verificato un incremento notevole delle merci movimentate che sono passate da un minimo di 317.129 tonn circa nel 2007 alle 882.414 tonn del 2018.



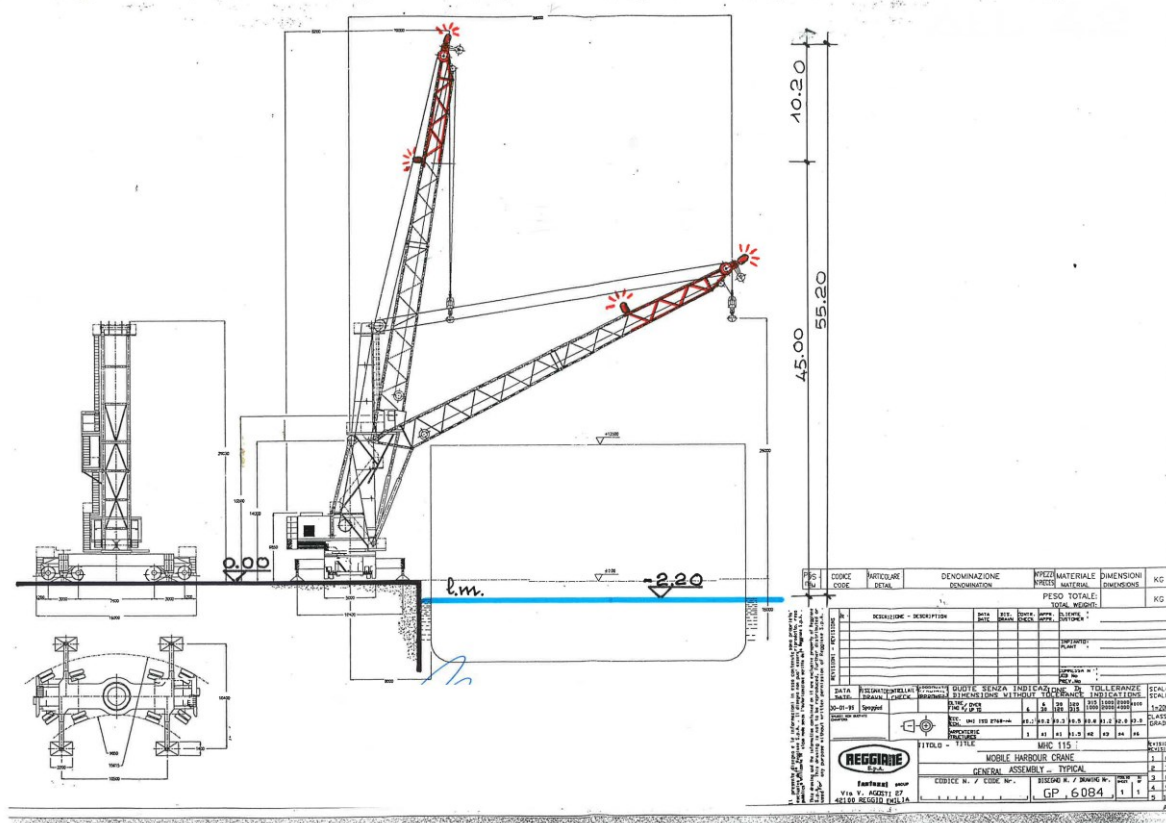
- FONTE AdSP MARE DI SARDEGNA -

ANNO	TONNELLAGGI
1998	901.074
1999	900.732
2000	538.841
2001	557.598
2002	606.497
2003	667.896
2004	671.416
2005	414.388
2006	289.154
2007	317.129
2008	236.587

ANNO	TONNELLAGGI
2009	520.411
2010	385.980
2011	352.346
2012	562.018
2013	609.893
2014	864.182
2015	856.723
2016	801.920
2017	757.325
2018	882.414

I principali operatori hanno accolto favorevolmente il trasferimento dei traffici nelle nuove banchine per i seguenti motivi:

- I mezzi meccanici utilizzati per la movimentazione sono gru semoventi portuali, dotati di benne per le rinfuse, di benne plurivalve per il rottame di ferro e di gancio per le merci unitizzate, le cui prestazioni permettono uno sbraccio massimo con la benna di circa 35 m.



- GRU' UTILIZZATE NEL PORTO DI CAGLIARI -

GRU MODELLO MHC 115	
Massima capacità di sollevamento a gancio	T 63/45/25/14
Sbraccio minimo	m 10,00
Sbraccio massimo	m 38,00
Profondità di lavoro sotto piano banchina	m 15,00
Altezza massima gru (s.l. banchina)	m 53,00
Altezza massima gru (s.l.m.)	m 55,20
Altezza massima gru s.l.m. (senza segnaletica)	m 45,00
Altezza min segnaletica gru (colorazione continua rossa dalla sommità verso il basso)	m 10,20
Altezza banchina (s.l.m.)	m 2,00

GRU MODELLO MHC 65	
Massima capacità di sollevamento a gancio	T 40/30/20/9
Sbraccio minimo	m 09,00
Sbraccio massimo	m 34,00
Profondità di lavoro sotto piano banchina	m 15,00
Altezza massima gru (s.l. banchina)	m 47,80
Altezza massima gru (s.l.m.)	m 50,00
Altezza massima gru s.l.m. (senza segnaletica)	m 45,00
Altezza min segnaletica gru (colorazione continua rossa dalla sommità verso il basso)	m 5,00
Altezza banchina (s.l.m.)	m 2,20

- GRU' UTILIZZATE NEL PORTO DI CAGLIARI -

La banchina è pubblica e vi operano, con i succitati mezzi, più imprese autorizzate ex art.16 Legge 84/94. Essa non è stata dotata di binari per gru, in considerazione della maggiore flessibilità che offrono le gru semoventi per i quantitativi di materiale che vengono movimentati nel Porto.

Dette gru operano, come noto, stabilizzate, affiancate alla nave ormeggiata e hanno un raggio d'azione massimo di circa 42 m dal bordo banchina (35 m da centro ralla + 5 m da carro + 2 m di distanza del carro dal ciglio banchina). La banchina risulta, pertanto, idonea con l'attuale profondità (pari a 53,50 m) per le movimentazioni che vengono ivi eseguite.

Una maggiore profondità, infatti, non sarebbe utilizzabile, tenuto conto delle caratteristiche delle gru, in quanto il braccio non riuscirebbe ad arrivarci.

Gli operatori del settore ritengono sufficiente l'attuale profondità della banchina per le esigenze operative. Per organizzare la logistica dei propri traffici hanno richiesto in concessione le aree retrostanti.

In particolare, le manifestazioni di interesse pervenute all'Ente hanno evidenziato tutta una serie di vantaggi per gli operatori nel poter disporre di dette aree, fra cui la possibilità di realizzare strutture e, in particolare, serbatoi e sili di stoccaggio con riduzione dei tempi di trasporto dalla banchina al luogo di stoccaggio e benefici, in ogni caso, per tutto il ciclo operativo.

Tuttavia, parte delle aree retrostanti i nuovi banchinamenti, sino ad una profondità di 233 m dal filo banchina, sono state destinate dal PRP a "piazzali e banchine polifunzionali" (sottozona G1W), senza la possibilità di realizzarvi alcuna volumetria.

Detta previsione era finalizzata a consentire un eventuale utilizzo della banchina anche per la movimentazione dei contenitori che, come noto, richiedono dei piazzali retrostanti la medesima di notevoli dimensioni.

Essa, tuttavia, non ne consente l'utilizzo per le esigenze manifestate dagli operatori del settore rinfuse, che non potrebbero realizzarvi alcuna struttura coperta non essendo ammessa, come detto la realizzazione di cubature.

Peraltro, il Porto di Cagliari dispone già di un Terminal Contenitori sovrabbondante rispetto alle esigenze dei traffici e, pertanto, detto traffico non necessita di ulteriori banchine.

Ciò premesso, per aderire alle richieste degli operatori e soddisfarne le esigenze è stata predisposta un'ipotesi di infrastrutturazione che, mantenendo la piena funzionalità delle operazioni che si eseguono in banchina, consente un più proficuo utilizzo delle aree portuali.

Si evidenzia che non vengono modificati gli studi di settore (Studio S4) e la Tav.10 del Piano relativi alla viabilità, che riportano esclusivamente l'individuazione degli accessi al Porto Canale.

La variante in oggetto modifica, **PER LE SOTTOZONE G1W E G2W**, i seguenti documenti del PRP vigente che si allegano alla presente:

- Relazione C "Norme di attuazione", per le zone "G1W" e "G2W"
- Tav. 03 "Porto Canale e Porto Vecchio, sub-zonizzazione"

ZONA G1W

RELAZIONE C – NORME DI ATTUAZIONE

Pag.33 del PRP VIGENTE

Sottozona G1w – Piazzali e banchine polifunzionali

Superficie totale: **738.447 mq**

Comprende la maggior parte della banchina di ponente (e relativo piazzale), dal bacino di evoluzione fino alla radice del molo di ponente. E' destinata all'esercizio delle attività portuali polifunzionali.

Al fine di migliorare la funzionalità del canale, è previsto l'arretramento della banchina di cinquanta metri rispetto all'attuale allineamento.

In questa sottozona è permesso il solo insediamento di attrezzature funzionali e servizi tecnici a supporto delle attività di sottozona, nel rispetto dei seguenti parametri urbanistici:

Superficie territoriale (St)	mq	738.447
Indice di utilizzazione territoriale (Ut)	mq/mq	0,003
Superficie Lorda (Sl)	mq	2.215

RELAZIONE C – NORME DI ATTUAZIONE

A.T.F. AL PRP

Sottozona G1w – Piazzali e banchine polifunzionali

Superficie totale: **551.539 mq**

Comprende la maggior parte della banchina di ponente (e relativo piazzale), dal bacino di evoluzione fino alla radice del molo di ponente. E' destinata all'esercizio delle attività portuali polifunzionali.

Al fine di migliorare la funzionalità del canale, è previsto l'arretramento della banchina di cinquanta metri rispetto all'attuale allineamento.

In questa sottozona è permesso il solo insediamento di attrezzature funzionali e servizi tecnici a supporto delle attività di sottozona, nel rispetto dei seguenti parametri urbanistici:

Superficie territoriale (St)	mq	551.539
Indice di utilizzazione territoriale (Ut)	mq/mq	0,003
Superficie Lorda (Sl)	mq	1.655

ZONA G2W

RELAZIONE C – NORME DI ATTUAZIONE

Pag.35 del PRP VIGENTE

Sottozona G2w - Aree per funzioni portuali-industriali e servizi logistici

Superficie totale: **925.222 mq**

E' costituita dalle aree di servizio per attività portuali, commerciali ed industriali.

La loro destinazione è per attività industriali ed affini connesse ai traffici marittimi, operazioni commerciali legate alla logistica e all'interscambio delle merci, attività produttive ed aree per servizi funzionali alle attività di interporto.

Sono consentite solo quelle costruzioni attinenti alla destinazione della zona. Esse non potranno comprendere locali d'abitazione se non per custodi e per il personale tecnico di cui sia strettamente indispensabile la presenza continua in stabilimento

È consentito l'utilizzo dei lotti per deposito e stoccaggio di merci a cielo aperto e per il transhipment.

In questa sottozona è permesso il solo insediamento di attrezzature funzionali e servizi tecnici a supporto delle attività di sottozona, nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- Il rapporto massimo fra superficie coperta e superficie totale del lotto non dovrà essere superiore al 50% e l'indice di sfruttamento edilizio non dovrà essere superiore a 0,60 mq/mq.
- Nei singoli lotti gli edifici dovranno sorgere isolati, con distacchi dai confini del lotto stesso, dei fabbricati o degli impianti di qualsiasi tipo, non inferiori a metri 12,00. Il distacco dal confine su strada non deve essere inferiore ai 15,00 metri.
- Le opere di recinzione dovranno essere particolarmente curate e sul fronte stradale dovranno essere realizzate a giorno o con siepi verdi. Il basamento di tali recinzioni può essere costituito da muratura continua per un'altezza non superiore a centimetri 70, misurata dal piano stradale. Eventuali deroghe sono consentite solo se prescritte da disposizioni di legge relative al particolare impianto. Le recinzioni fra lotto e lotto possono essere realizzate in muratura continua. I distacchi minimi su strada possono essere aumentati nei casi in cui le recinzioni medesime o le alberature ricadano in corrispondenza di curve stradali, di incroci, biforcazioni e diramazioni. Di norma le alberature devono essere arretrate di metri 20,00 dagli incroci.
- All'interno della recinzione devono essere lasciate libere aree di disimpegno, commisurate alla massima attività ed estensione dell'azienda, per consentire la manovra di tutti gli automezzi, anche pesanti, che sono

interessati all'attività del complesso industriale, nonché al loro stazionamento per operazioni di carico e scarico. All'interno del lotto dovranno essere previste aree per parcheggi privati degli automezzi del personale nella misura di un metro quadrato ogni 3,5 metri quadrati di superficie lorda orizzontale complessivamente sviluppata.

- L'altezza massima degli edifici non dovrà superare i metri 15,00, derogabili nel caso di costruzione di volumi tecnici quali camini, prese d'aria, antenne e/o simili, e comunque in tutti quei casi in cui si dimostri in progetto la necessità di altezze maggiori funzionali all'attività produttiva.

In questa sottozona è permesso il solo insediamento di attrezzature funzionali e servizi tecnici a supporto delle attività di sottozona, nel rispetto dei seguenti parametri urbanistici, calcolati tenendo conto che l'indice di utilizzazione *fondiarie* non potrà essere maggiore di 0.50 mq/mq:

Superficie territoriale (St)	mq	925.222
Indice di utilizzazione territoriale (Ut)	mq/mq	0,25
Superficie Lorda (Sl)	mq	231.305
Indice di copertura territoriale (Ic)	mq/mq	0,23
Superficie coperta (Sq)	mq	212.801

La superficie libera dall'edificazione non dovrà essere inferiore al 60% della superficie territoriale della sottozona e, in aggiunta alla misura minima prescritta dall'art 41 sexies della L. 150/1942, dovrà essere assicurata una dotazione di spazi pubblici o di uso pubblico, escluse le sedi viarie, in misura non inferiore a 80 mq ogni 100 mq di superficie lorda di pavimento, di cui almeno 50 mq devono essere destinati a parcheggio di uso pubblico, in parte o totalmente interrati, e quelli restanti dovranno essere sistemati a verde.

RELAZIONE C – NORME DI ATTUAZIONE

A.T.F. AL PRP

Sottozona G2_w - Aree per funzioni portuali-industriali e servizi logistici

Superficie totale: **1.196.938 mq**

E' costituita dalle aree di servizio per attività portuali, commerciali ed industriali.

La loro destinazione è per attività industriali ed affini connesse ai traffici marittimi, operazioni commerciali legate alla logistica e all'interscambio delle merci, attività produttive ed aree per servizi funzionali alle attività di interporto.

Sono consentite solo quelle costruzioni attinenti alla destinazione della zona. Esse non potranno comprendere locali d'abitazione se non per custodi e per il personale tecnico di cui sia strettamente indispensabile la presenza continua in stabilimento

È consentito l'utilizzo dei lotti per deposito e stoccaggio di merci a cielo aperto e per il transhipment.

In questa sottozona è permesso il solo insediamento di attrezzature funzionali e servizi tecnici a supporto delle attività di sottozona, nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- Il rapporto massimo fra superficie coperta e superficie totale del lotto non dovrà essere superiore al 50% e

l'indice di sfruttamento edilizio non dovrà essere superiore a 0,60 mq/mq.

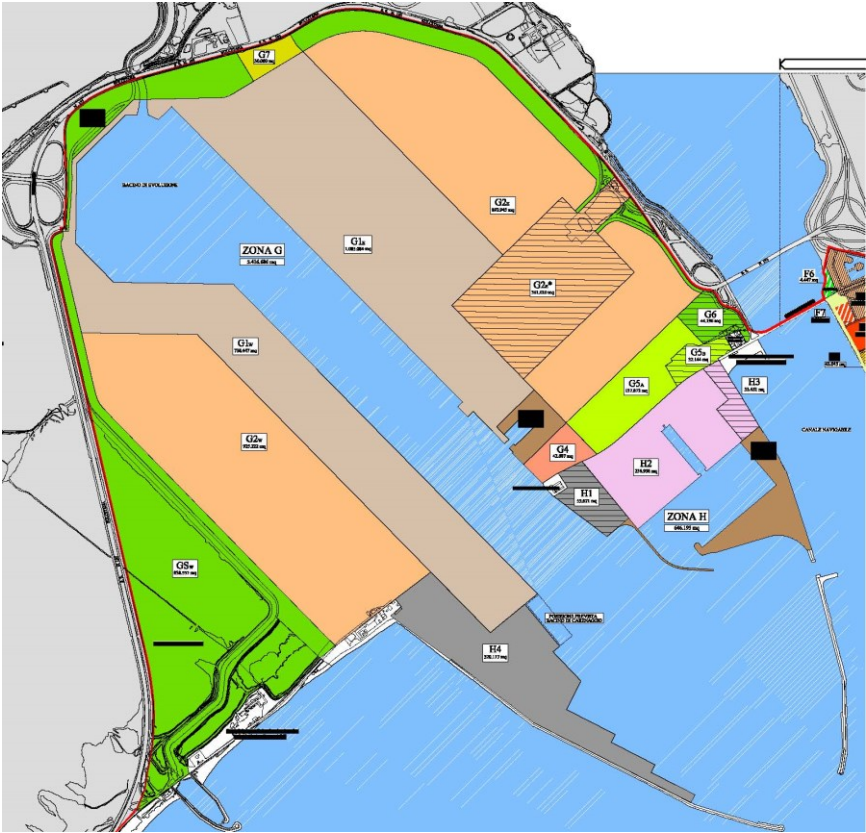
- Nei singoli lotti gli edifici dovranno sorgere isolati, con distacchi dai confini del lotto stesso, dei fabbricati o degli impianti di qualsiasi tipo, non inferiori a metri 12,00. Il distacco dal confine su strada non deve essere inferiore ai 15,00 metri.
- Le opere di recinzione dovranno essere particolarmente curate e sul fronte stradale dovranno essere realizzate a giorno o con siepi verdi. Il basamento di tali recinzioni può essere costituito da muratura continua per un'altezza non superiore a centimetri 70, misurata dal piano stradale. Eventuali deroghe sono consentite solo se prescritte da disposizioni di legge relative al particolare impianto. Le recinzioni fra lotto e lotto possono essere realizzate in muratura continua. I distacchi minimi su strada possono essere aumentati nei casi in cui le recinzioni medesime o le alberature ricadano in corrispondenza di curve stradali, di incroci, biforcazioni e diramazioni. Di norma le alberature devono essere arretrate di metri 20,00 dagli incroci.
- All'interno della recinzione devono essere lasciate libere aree di disimpegno, commisurate alla massima attività ed estensione dell'azienda, per consentire la manovra di tutti gli automezzi, anche pesanti, che sono interessati all'attività del complesso industriale, nonché al loro stazionamento per operazioni di carico e scarico. All'interno del lotto dovranno essere previste aree per parcheggi privati degli automezzi del personale nella misura di un metro quadrato ogni 3,5 metri quadrati di superficie lorda orizzontale complessivamente sviluppata.
- L'altezza massima degli edifici non dovrà superare i metri 15,00, derogabili nel caso di costruzione di volumi tecnici quali camini, prese d'aria, antenne e/o simili, e comunque in tutti quei casi in cui si dimostri in progetto la necessità di altezze maggiori funzionali all'attività produttiva.

In questa sottozona è permesso il solo insediamento di attrezzature funzionali e servizi tecnici a supporto delle attività di sottozona, nel rispetto dei seguenti parametri urbanistici, calcolati tenendo conto che l'indice di utilizzazione *fondiarie* non potrà essere maggiore di 0.50 mq/mq:

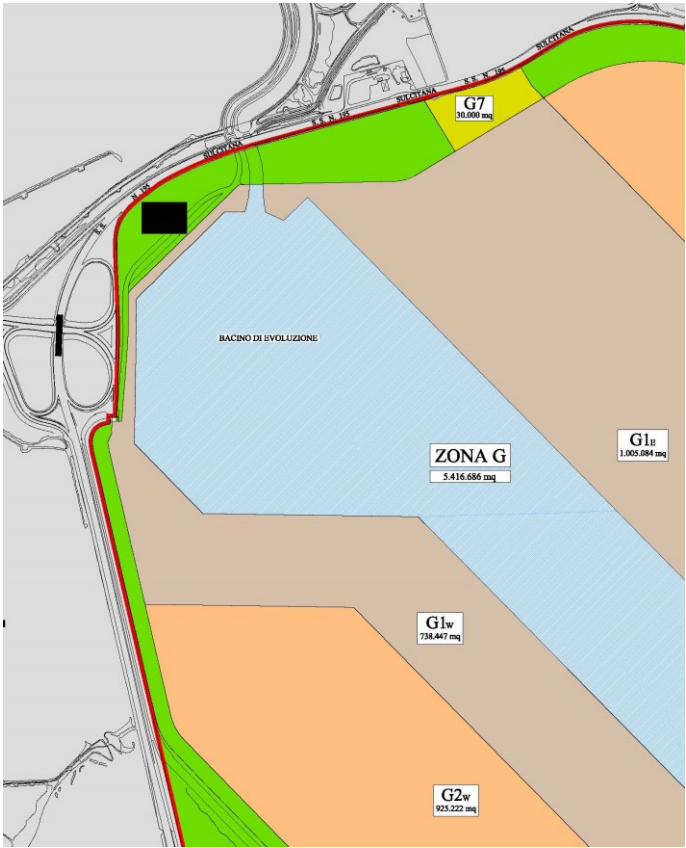
Superficie territoriale (St)	mq	1.196.938
Indice di utilizzazione territoriale (Ut)	mq/mq	0,25
Superficie Lorda (Sl)	mq	299.234
Indice di copertura territoriale (Ic)	mq/mq	0,23
Superficie coperta (Sq)	mq	275.295

La superficie libera dall'edificazione non dovrà essere inferiore al 60% della superficie territoriale della sottozona e, in aggiunta alla misura minima prescritta dall'art 41 sexies della L. 150/1942, dovrà essere assicurata una dotazione di spazi pubblici o di uso pubblico, escluse le sedi viarie, in misura non inferiore a 60 mq ogni 100 mq di superficie lorda di pavimento, di cui almeno 25 mq devono essere destinati a parcheggio di uso pubblico e 35 mq dovranno essere sistemati a verde.

TAV.03 DEL PRP VIGENTE

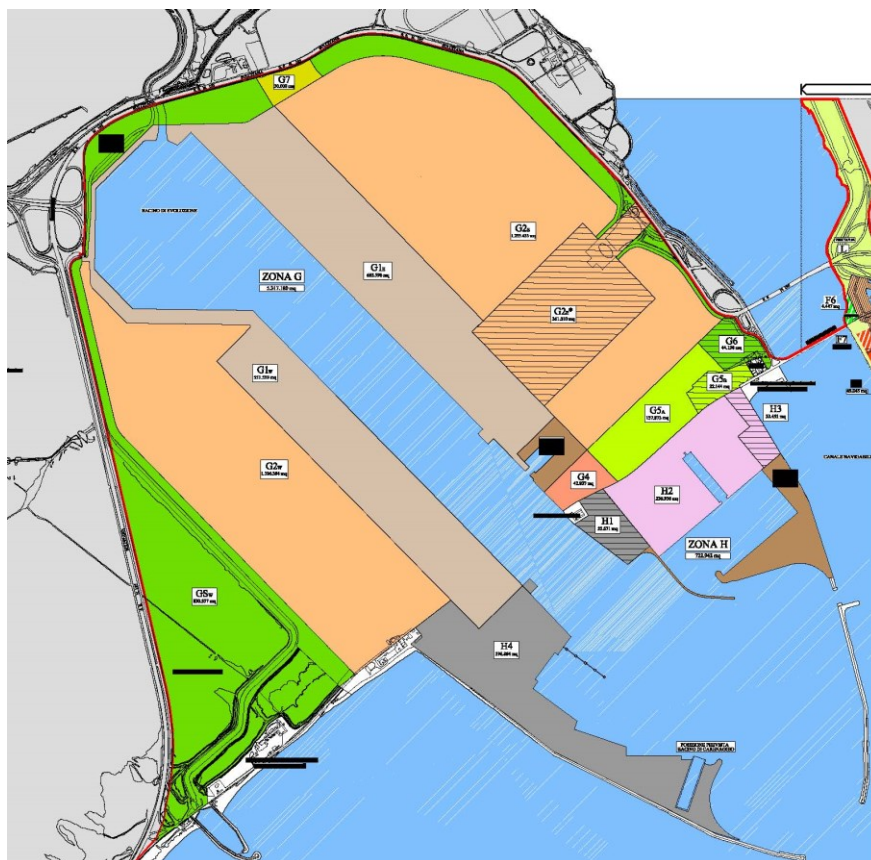


- STRALCIO TAV.03: PORTO CANALE -

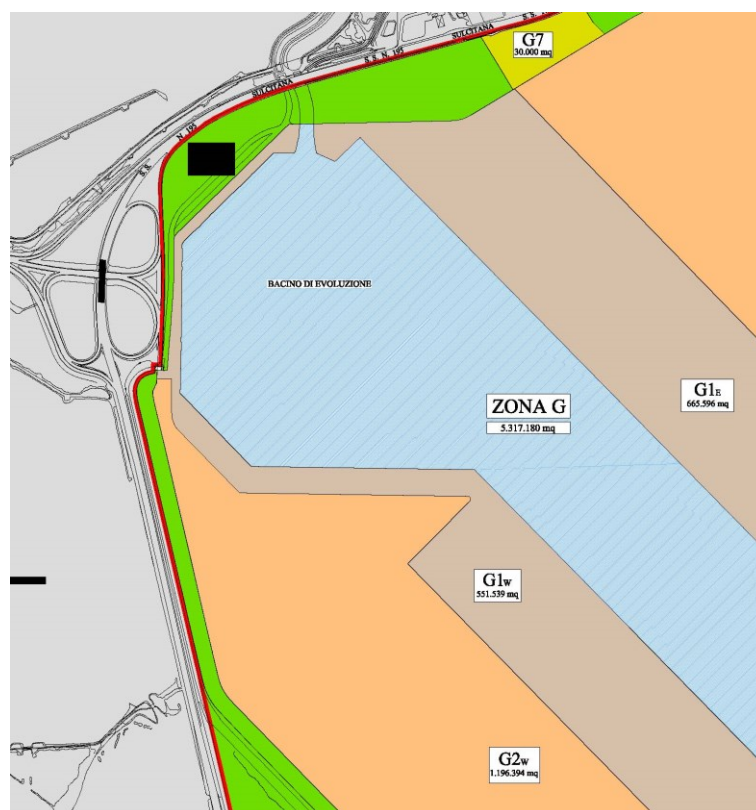


- STRALCIO SOTTOZONE G1W e G2W -

TAV.03 DELL'A.T.F. AL PRP VIGENTE



- STRALCIO TAV.03: PORTO CANALE -



- STRALCIO SOTTOZONE G1W e G2W -

ALLEGATO

**MANIFESTAZIONI DI INTERESSE
OPERATORI DEL SETTORE**



AUTORITA' PORTUALE DI CAGLIARI

Tipo Protocollo: Arrivo
n. 0006498 del 26-09-2013
Reg. del 26-09-2013 alle ore 11:23:21
Cat.:1 - Cl.:1 - Sottocl.:1

Spett.le Autorità Portuale
di Cagliari
Molo Sanita

Cagliari 26 settembre 2013

Prot. 034 /2013

Deleuano

A

Oggetto: Richiesta di assegnazione in concessione di aree destinate al deposito di merci alla rinfusa e unitizzate provenienti dagli sbarchi o destinate all'imbarco, nelle aree demaniali sul lato Ovest del porto canale di Cagliari.

La presente istanza, a seguito del sopralluogo dei giorni scorsi, è finalizzata alla realizzazione, di strutture e spazi operativi, in previsione del trasferimento delle merci varie e merci convenzionali dall'attuale ubicazione del porto storico agli spazi individuati (zona G2w) dal nuovo Piano Regolatore della circoscrizione territoriale del porto di Cagliari.

Il richiedente intende utilizzare i beni demaniali oggetto della concessione ed approntare apposite e ben definite aree, da adibire prevalentemente all'esercizio di operazioni portuali quali il carico, scarico, trasporto, deposito e movimentazione in genere di merci convenzionali, alla rinfusa e unitizzate, di cui agli artt. 16, 1° comma e 18, 1° comma, della Legge 28 gennaio 1994 n. 84, e successive modificazioni ed integrazioni.

In piena corrispondenza con le finalità, da noi manifestate nel richiamato sopralluogo, dettate dalla necessità di fornire quei servizi e svolgere quelle attività anche dal punto di vista della sicurezza, atte a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi.

All'uopo, si evidenziano: l'ubicazione, l'estensione e la natura oggetto della concessione;

Programma operativo

Nel breve-medio termine la nostra strategia consisterà in:

- Consolidare i traffici esistenti;
- Attrarre nuovi flussi di traffico;
- concentrare i nostri traffici di rinfuse, merci convenzionali e unitizzate in un unico, nuovo e funzionale, terminale operativo;
- destinare parte delle aree che ci verranno assegnate ad impieghi di prospettiva e più convenienti;
- investire in attrezzature specifiche, per agevolare il trattamento di particolari merceologie.

Le aree e le strutture dedicate per l'attività così programmata consisteranno in:

- 5 ettari di piazzali adiacenti alla banchina;

Distinti saluti.

COMBINED TERMINAL OPERATORS

h

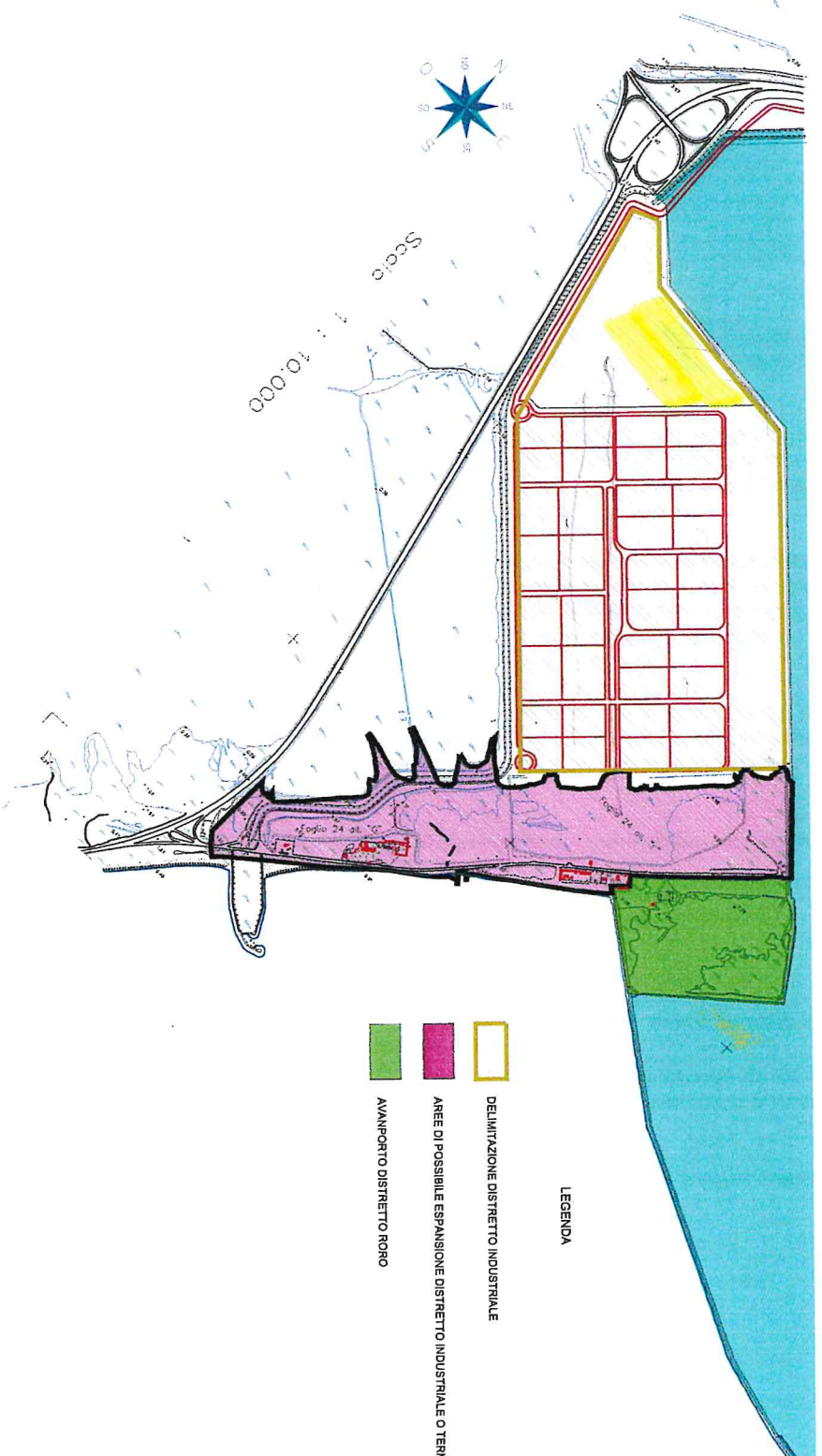


AUTORITA' PORTUALE DI CAGLIARI



CONSORZIO INDUSTRIALE PROVINCIALE CAGLIARI

DELIMITAZIONE DELLE AREE DEL DISTRETTO INDUSTRIALE PORTO INDUSTRIALE - VERSANTE DI PONENTE



Assemini, 28/04/2017

Spett.le Autorità Portuale di Cagliari

Oggetto: Istanza di Concessione Demaniale

Il sottoscritto Michele Lavanga, in qualità di Amministratore Delegato della società Fluorsid S.p.A. con sede legale in Seconda Strada Est Macchiareddu 09032 Assemini (CA), Partita Iva 00142940923 per lo stabilimento sito in Assemini (CA), Telefono 0702463252 / 0702463253, indirizzo PEC fluorsid@pec.fluorsid.com,

RICHIEDE

la concessione demaniale marittima ex art. 36 e ss. gg. Cod. Nav., per una durata minima di 20 anni, del lotto LD7 della sottozona G2W della banchina di ponente del Porto Canale di Cagliari.

Allega alla presente istanza la seguente documentazione:

1. Modello D1
2. Stralcio Cartografico, a cura del Geom. Marco Magnini
3. Modello A: Dichiarazione in merito al possesso dei requisiti e d alla capacità
4. Modello B: Dichiarazioni personali ai sensi dell'art. 46 D.P.R. n. 445/2000
5. Estremi bonifico per spese di istruttoria
6. Fotocopia di documento di identità del legale rappresentante ing. Michele Lavanga
7. Relazione Tecnica Descrittiva e Illustrativa comprendente il Piano degli Investimenti a firma del Legale Rappresentante e Tecnico abilitato ing. Michele Lavanga
8. Relazione fotografica dello stato dei fatti
9. Studio di Inserimento Urbanistico, a cura del Geom. Marco Magnini
10. Elaborati Grafici
 - a. Planimetria Generale di Progetto
 - b. Planimetria dell'area richiesta con braccio di carico in configurazione aperta
 - c. Planimetria dell'area richiesta con braccio di carico in configurazione chiusa
 - d. Dettaglio del braccio di carico per la caricazione dell'acido solforico
 - e. Viste e Sezioni dell'area di stoccaggio dell'acido solforico
 - f. Viste e Sezioni di capannoni e rack
 - g. Planimetria indicante il riepilogo delle consistenze di progetto.
11. Copia informatica della documentazione su supporto CD-Rom

Fluorsid SpA

Capitale sociale euro 12.379.896,00 i.v.
C.F. PIVA e Registro Imprese di Cagliari n. 00142940923, R.E.A. di Cagliari n. 68922
Società soggetta a direzione e coordinamento di FluorsidGroup

L'Amministratore
Delegato



Fluorsid
a FluorsidGroup Company
Michele Lavanga
Amministratore Delegato



RELAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE DELL'AREA IN CONCESSIONE

Assemini, 20 Aprile 2017



OPERA INGENNERIA
PROVINCIA CAGLIARI
N. 2562
Data Ing. MICHELE LAVANGA

Fluorsid SpA

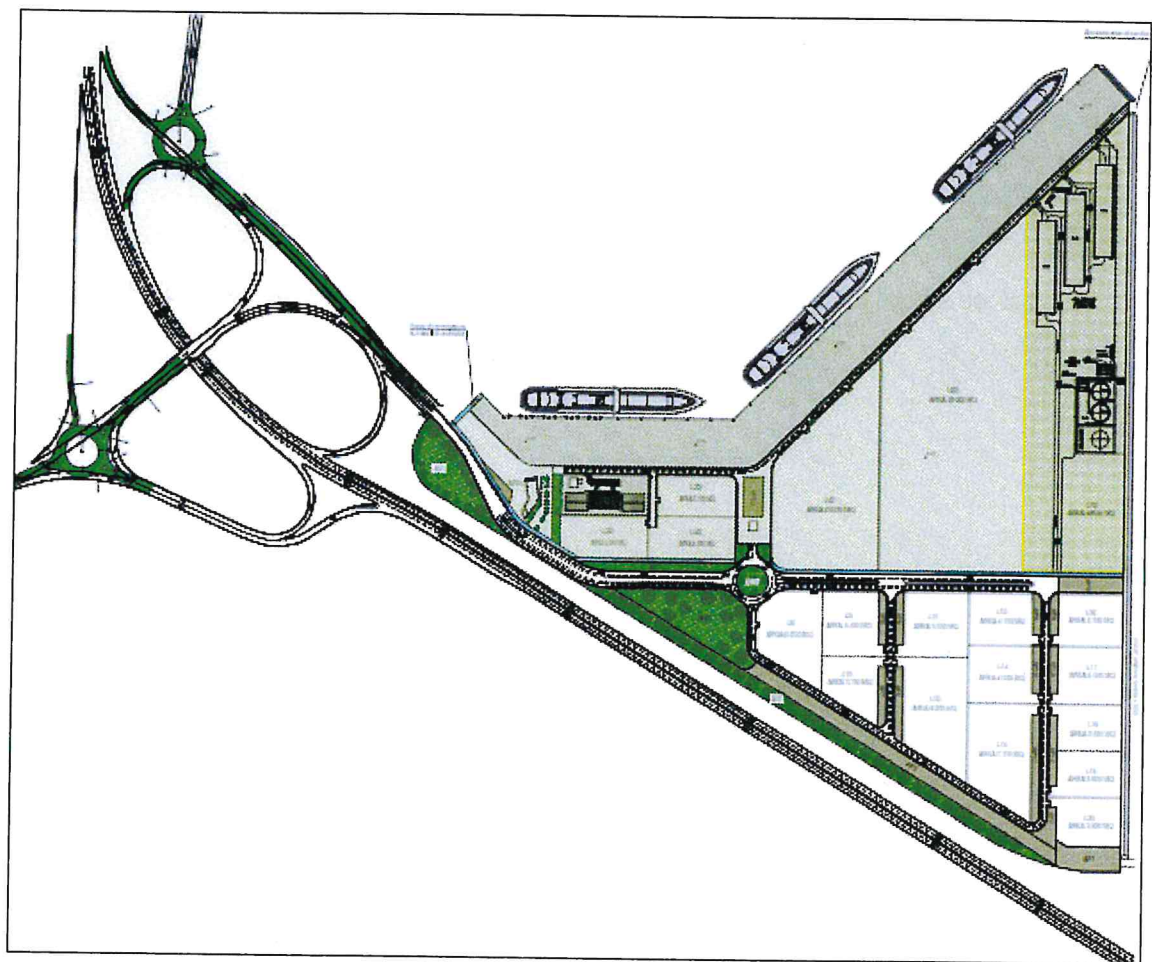
Capitale sociale euro 12.379.896,00 i.v.
C.F. PIVA e Registro Imprese di Cagliari n. 00142940923, R.E.A. di Cagliari n. 68922
Società soggetta a direzione e coordinamento di FluorsidGroup





a FluorsidGroup Company

PLANIMETRIA BANCHINA DI PONENTE DEL PORTO CANALE



ORDINE INGEGNERI
PROVINCIA CAGLIARI
N. 1562 Dott. Ing. MICHELE LAVAGNA



Foto Aerea della Banchina di Ponente del Porto Canale allo stato attuale dei fatti

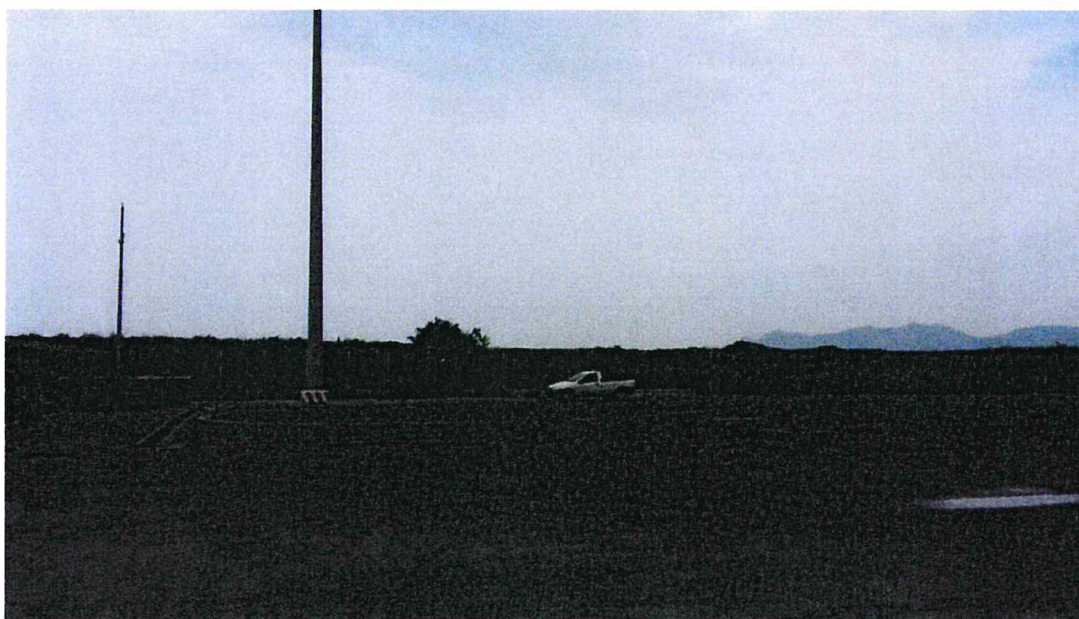


Foto della vista dell'area dalla banchina

[Handwritten signature]
 COPIE INGEGNER
 PROVINCIA CAGLIARI
 N. 2562 Dott. Ing. MICHELE LAVANGA



a FluorsidGroup Company



Stato attuale dell'area richiesta



Stato attuale dell'area richiesta

 
CAVINE INGEGER
PROVINCIA CAGLIARI
Dott. Ing. NICHELE LAVANGA
N. 2562

Geom. Marco & Gianfranco Magnini
Piazza Grecale n° 1 - 09030 Elmas (CA)
Tel./Fax. 070 4621229
cell. 328 7682339 - 347 3667511



Tecnica & Progettazione

SPETT.LE FLUORSID S.P.A

AREA INDUSTRIALE DI CAGLIARI
2° STRADA MACCHIAREDDU
09032 - ASSEMINI (CA) - ITALIA

oggetto:

**STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO FINALIZZATO ALLA
VERIFICA DI COMPATIBILITA' DELL'INTERVENTO PROPOSTO
CON IL PIANO REGOLATORE PORTUALE IN VARIANTE E
RELATIVE NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE NONCHE'
EVENTUALI PIANI PARTICOLAREGGIATI**

contenuto:

RELAZIONE DESCRITTIVA

IL COMMITTENTE:

Soc. FLUORSID S.P.A.

IL TECNICO:

Geom. MARCO MAGNINI

Scala:

Data:

APRILE 2017

Tav:

RELAZIONE DESCRITTIVA

Spett.le FLUORSID Spa

Area Industriale di Cagliari

2a Strada Macchiareddu

09032 Assemini (CA) – Italia

OGGETTO: Studio di inserimento urbanistico finalizzato alla verifica di compatibilità dell'intervento proposto con il Piano Regolatore Portuale in variante e relative Norme Tecniche di Attuazione nonché eventuali Piani Particolareggiati;

Il sottoscritto Geom. Marco Magnini, C.F. MGN MRC 77C08 B354G, Libero Professionista, residente ad Elmas Piazza Grecale n. 1, regolarmente iscritto al Collegio dei Geometri della Provincia di Cagliari al n. 2915, previo incarico ricevuto dalla Soc. Fluorsid Spa (di seguito nominata Concessionario), descrive la seguente relazione finalizzata allo studio del sito ubicato all'interno delle aree di infrastrutturazione nel retrobanchina di ponente del Porto Canale di Cagliari e già classificata come sottozona G2w nel Piano Regolatore Portuale.

DESCRIZIONE DELLO STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO

Questa sottozona già delimitata ed in fase di variante del P.R.P., prevede una suddivisione in lotti per aree di servizio relative ad attività portuali, commerciali, industriali e servizi logistici. Il progetto relativo a quest'area è identificato come lotto LD7 (vedi mappa sottostante) di circa 49.000 mq ed è oggetto di richiesta di concessione demaniale marittima da parte del Concessionario.

Sopralluogo effettuato in data 28/03/2017 per l'esecuzione dei rilievi topografici utili alla precisa analisi dell'area e l'individuazione dei punti caratteristici da inserire nel mod. D1.

Si consideri che l'area oggetto d'intervento non è attualmente infrastrutturata e si configura come terreno naturale ondulato con quote di calpestio sul l.m.m. che variano da + mt 2,00 a mt +10,00. E' costituito in prevalenza da sabbie fini e argille sabbiose provenienti principalmente dal dragaggio del bacino portuale. Sarà quindi cura del concessionario provvedere al livellamento delle aree depresse utilizzando lo stesso materiale esistente perché adatto a tale scopo, come ampiamente indicato nella relazione generale del progetto definitivo predisposto dall'Autorità Portuale di Cagliari. Dalla stessa relazione, il sottoscritto ha potuto prendere tutte le informazioni utili allo studio di inserimento urbanistico ed altro che sarà descritto di seguito.

Vista la ridefinizione in variante delle sottozone G1w e G2w, il Concessionario intende presentare un progetto per l'insediamento di un lotto già delimitato nella mappa sottoindicata. Tale progetto oltre ad osservare tutte le prescrizioni dettate dal P.R.P. ivi compresa la variante, sarà **inserito** in modo omogeneo e fruibile nel rispetto delle **norme urbanistiche e di attuazione** utili all'inserimento nel contesto infrastrutturale della zona.

A tale scopo, sarà rispettato all'interno del lotto in concessione quanto prescritto:

il rapporto massimo fra la superficie coperta e quella totale;

gli edifici al suo interno sorgeranno isolati con distacchi dai suoi confini e dei fabbricati o degli impianti di qualunque tipo e non supereranno le altezze massime consentite;

sarà data particolare cura alle opere di recinzione e sul fronte strada a giorno o con siepi verdi ed al confine tra un lotto e l'altro saranno realizzate in muratura continua;

saranno lasciate libere le aree di disimpegno per l'agevole manovra di tutti gli automezzi adibiti alle operazioni di carico e scarico e per il loro stazionamento;

E' da tenere in evidenza che a seguito di ulteriori varianti predisposte dall'Ente Appaltante, il Concessionario avrà cura di modificare le nuove ed eventuali direttive urbanistiche con la presentazione di una variante progettuale.

DESCRIZIONE DELLA VERIFICA DI COMPATIBILITA' DELL'INTERVENTO

In base al progetto che si va a presentare, sarà sempre cura del Concessionario e sotto la propria responsabilità, di **verificare** l'utilizzo tutti i materiali con caratteristiche adeguate e rispondenti alla **compatibilità dell'intervento**.

Ci sarà particolare attenzione per la loro qualità, l'adeguatezza per le esigenze di gestione del sito, l'adeguatezza per le esigenze del personale lavorativo ed anche all'estetica nell'impostazione del progetto con molta cura di dettagli e rifiniture.

Sarà inoltre oggetto di controllo e verifica tutto ciò che riguarda le emissioni acustiche, le acque reflue provenienti da dispersioni, lavorazioni e lavaggi, il carico e scarico delle merci, il deposito dei materiali di cantiere, il consumo energetico, l'approvvigionamento ed il consumo idrico, lo smaltimento dei rifiuti, le emissioni in atmosfera di fumi e polveri, la disposizione dei parcheggi e delle rispettive aree di manovra e tutto ciò che riguarda la sicurezza in tutto l'ambiente di lavoro.

Relativamente al superamento delle barriere architettoniche, sarà garantita la fruibilità per le persone diversamente abili con particolare attenzione alla predisposizione di rampe, attraversamenti pedonali, marciapiedi, parcheggi e tutto ciò che sarà utile per agevolare i loro spostamenti all'interno del lotto.

Foto aerea della zona interessata al progetto:



Lotto LD7 oggetto d'intervento e di richiesta C.D.M.:



Zonizzazione area G2w in progetto di variante al P.R.P.:



DESCRIZIONE SINTETICA DEL PROGETTO CON VARIANTE AL P.R.P.

Come già indicato, l'area oggetto d'intervento è un lotto denominato LD7 nella sottozona G2W e si trova all'interno della zonizzazione compresa nella RELAZIONE GENERALE del PROGETTO DEFINITIVO (elaborato del P.R.P. - RG 01: INFRASTRUTTURAZIONE AREE G1W E G2W RETROBANCHINA DI PONENTE DEL PORTO CANALE DI CAGLIARI).

Tale lotto sarà utile al Concessionario per il ricevimento, il deposito, lo stoccaggio delle materie prime e la spedizione dei prodotti finiti sia solidi che liquidi di acido solforico da e su nave.

Di seguito si descrive sinteticamente la sua progettazione infrastrutturale che sarà messa all'attenzione degli enti preposti per l'ottenimento della concessione demaniale marittima:

Si consideri la forma del sito come un trapezio rettangolo, con i suoi due lati lunghi e paralleli di confine tra i lotti e costruiti in muratura continua.

Il suo ingresso nel lato obliquo posto in parallelo alla banchina portuale, sarà composto da tre cancelli carrabili che daranno accesso diretto ad ognuno di tre capannoni costruiti in C.A. e con copertura mobile.

Questi tre edifici, con altezza massima di 10,00 mt, distacco minimo da recinzione interna e strada di comparto rispettivamente di 12,00 e 15,00 mt come previsto dal P.R.P., costituiscono l'area di stoccaggio per prodotti finiti e materie prime.

Nel lato opposto sarà posizionato un altro cancello carrabile che porta ad un'ampia area scoperta e di prossima progettazione di circa 12.000,00 mq che, con strada laterale alla recinzione del lotto, porta ad un'altra area di stoccaggio nominata H2S04.

Su quest'area, all'interno di appositi bacini di contenimento in C.A., saranno posizionati due grandi serbatoi in acciaio (TK-FL1 e TK-FL2 in posizione verticale) ed due vasche di decantazione/neutralizzazione nel bacino più grande ed uno (TK-FL3 in posizione orizzontale) nel bacino più piccolo che sarà utile al carico della materia prima dalle autocisterne ed allo scarico verso nave attraverso pipeline adeguate.

Le vasche di decantazione e neutralizzazione sopradescritte, saranno collegate con apposito impianto all'interno del lotto, alla fognatura del comparto in progetto del P.R.P.

Come già sopraindicato, per il carico/scarico nave, il prodotto sarà convogliato con apposita tubazione (pipeline) da installare su un percorso esterno e su appositi plinti di appoggio (rispettando le prescrizioni della normativa vigente) fino al limite della recinzione del lotto.

Per l'attraversamento della strada di comparto e fino alla recinzione della banchina portuale, si prevede un sollevamento con percorso aereo della stessa pipeline su ponte metallico che non ostacolerà il traffico anche dei mezzi pesanti.

La parte finale della tubazione da gestire sul tratto della banchina, sarà di tipo snodabile e ripiegabile (appositamente studiata da una ditta specializzata) onde evitare ostacolo alle attività del porto e nei giorni in cui non viene utilizzata.

Questo tratto snodabile e ripiegabile, è anche facilmente smontabile e prevede anche lo spostamento provvisorio dalla sua posizione in progetto qualora fosse necessario per l'ente appaltante.

CONCLUSIONI

Il sottoscritto Geom. Marco Magnini, libero professionista, per presa d'atto ed attenta analisi del progetto sopracitato e predisposto dal Concessionario,

DICHIARA

dopo aver osservato con la diligenza del buon padre di famiglia tutte le norme per lo "Studio di inserimento urbanistico finalizzato alla verifica di compatibilità dell'intervento proposto con il Piano Regolatore Portuale in variante e relative Norme Tecniche di Attuazione nonché eventuali Piani Particolareggiati", rassegna la presente Relazione, con osservanza,

Ilmas, 18/04/2017

IL TECNICO





AUTORITA' PORTUALE DI CAGLIARI
Tipo Protocollo: Arrivo
n. 0008089 del 10-12-2013
Reg. del 10-12-2013 alle ore 12:00:29
Cat.:1 - Cl.:1 - Sottocl.:1



AUTORITA' PORTUALE DI CAGLIARI
MOLO SANITA' – CAGLIARI
UFFICIO DEMANIO

Prot. 84/2013.

Cagliari, 09/12/2013.

Oggetto: Richiesta concessione demaniale marittima area mq. 20'000,00

Con la presente si richiede il rilascio di una concessione demaniale marittima per l'acquisizione di un'area di mq. 20'000,00 all'interno dell'area doganale, adiacente la banchina di imbarco e sbarco di merci alla rinfusa nel Porto Canale di Cagliari.

L'area in questione verrebbe utilizzata principalmente per il deposito di rottami di ferro, ma anche per il deposito e per la containerizzazione di merci di vario genere.

Si invita questa Autorità Portuale a prendere in considerazione che la movimentazione di rottami di ferro è in forte aumento e rappresenta una fetta importante del fatturato dell'Impresa Portuale di Cagliari, anche a causa della flessione di fatturato legata alla movimentazione di merci tradizionali.

Sicuri di un Vs. positivo e solerte riscontro, porgiamo cordiali saluti.

IMPRESA PORTUALE DI CAGLIARI S.r.l.
Via Roma n° 69
09124 CAGLIARI
Cod. Fisc. e P. IVA 02229350927

