



COMUNE DI CAGLIARI
Servizio Pianificazione Strategica e Territoriale

Autorità di Sistema Portuale del Mare di
Sardegna
Molo Dogana – 09123 - Cagliari
adsp@pec.adspmaredisardegna.it

OGGETTO: Adeguamenti Tecnico Funzionali al Piano Regolatore Portuale di Cagliari – art. 5 comma 5 Legge 84/94 e ss. mm. li. Istanza prot. n. 329152/2019 del 10/12/2019

L'Autorità del Sistema Portuale del Mare di Sardegna deve apportare delle modifiche al Piano Regolatore del Porto di Cagliari; tali modifiche, secondo quanto proposto, sono riconducibili alle fattispecie degli Adeguamenti Tecnico Funzionali di cui all'art. 5, comma 5, della Legge 84/94 e ss.mm.ii..

Ai sensi della predetta normativa gli A.T.F. devono essere adottati dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale, *“previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti del comune o dei comuni interessati”*, successivamente, devono essere trasmessi al Consiglio Superiore dei LL.PP. per il parere di competenza ed, infine, alla Regione Sardegna per la loro approvazione.

Pertanto, l'Autorità del Sistema Portuale del Mare di Sardegna, con l'istanza in oggetto, ha richiesto di valutare gli adeguamenti tecnico funzionali al Piano Regolatore Portuale di Cagliari e di fornire le relative dichiarazioni di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti.

Gli A.T.F. proposti interessano le seguenti zone:

Porto Storico:

- Zona D “ Diporto in transito e grandi yachts, dal molo Capitaneria alla banchina S. Agostino”
Modifica parametri urbanistici ed integrazione destinazione d'uso;
- Sottozona B1 “Verde attrezzato”, Parco di Bonaria
Modifica parametri urbanistici ed integrazione destinazione d'uso;
- Zona C “Struttura polifunzionale e zona servizi, e sottozona E3 “Aree operative a servizio delle banchine”
Integrazione destinazione d'uso;

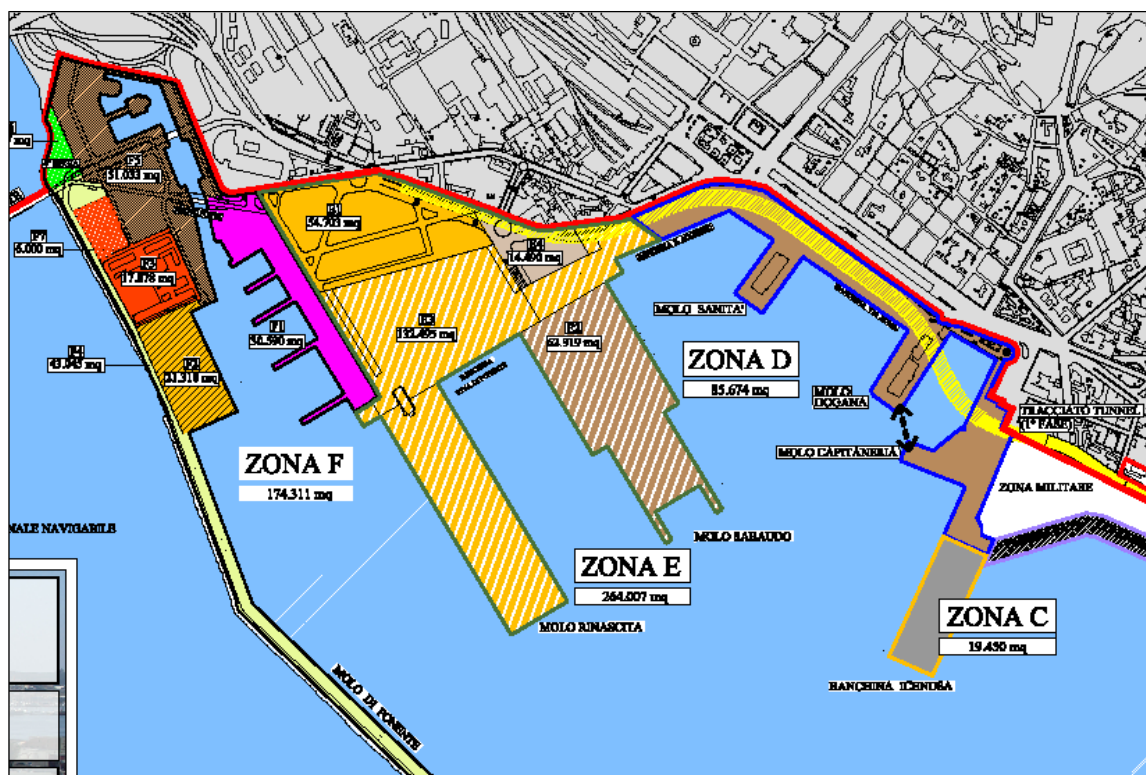
Porto Canale:

- Sottozona G1W “Piazzali e banchine polifunzionali”
Riduzione superficie;
- Sottozona G2W “Funzioni portuali- industriali e servizi logistici”
Incremento superficie.

Descrizione degli adeguamenti tecnico funzionali al P.R.P. di Cagliari

PORTO STORICO - Zona D - ALTEZZE e VOLUMETRIE EDIFICI -

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

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”*.

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).

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

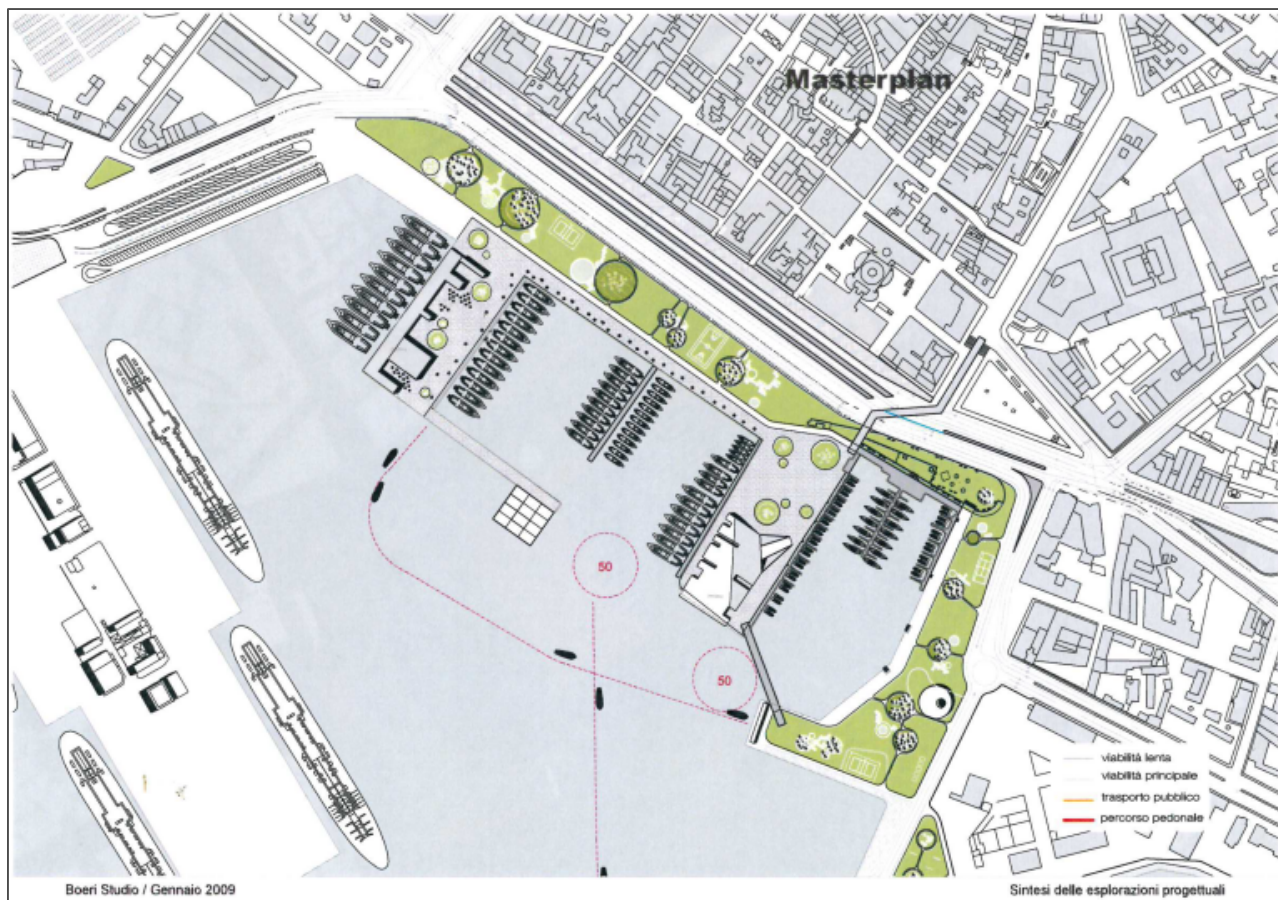


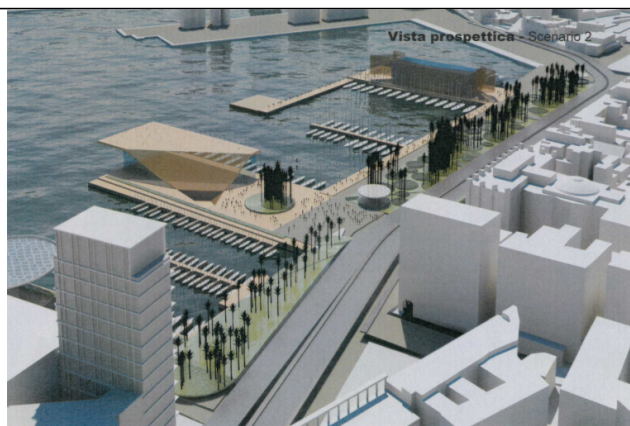
EDIFICIO ESISTENTE SUL MOLO SANITA'



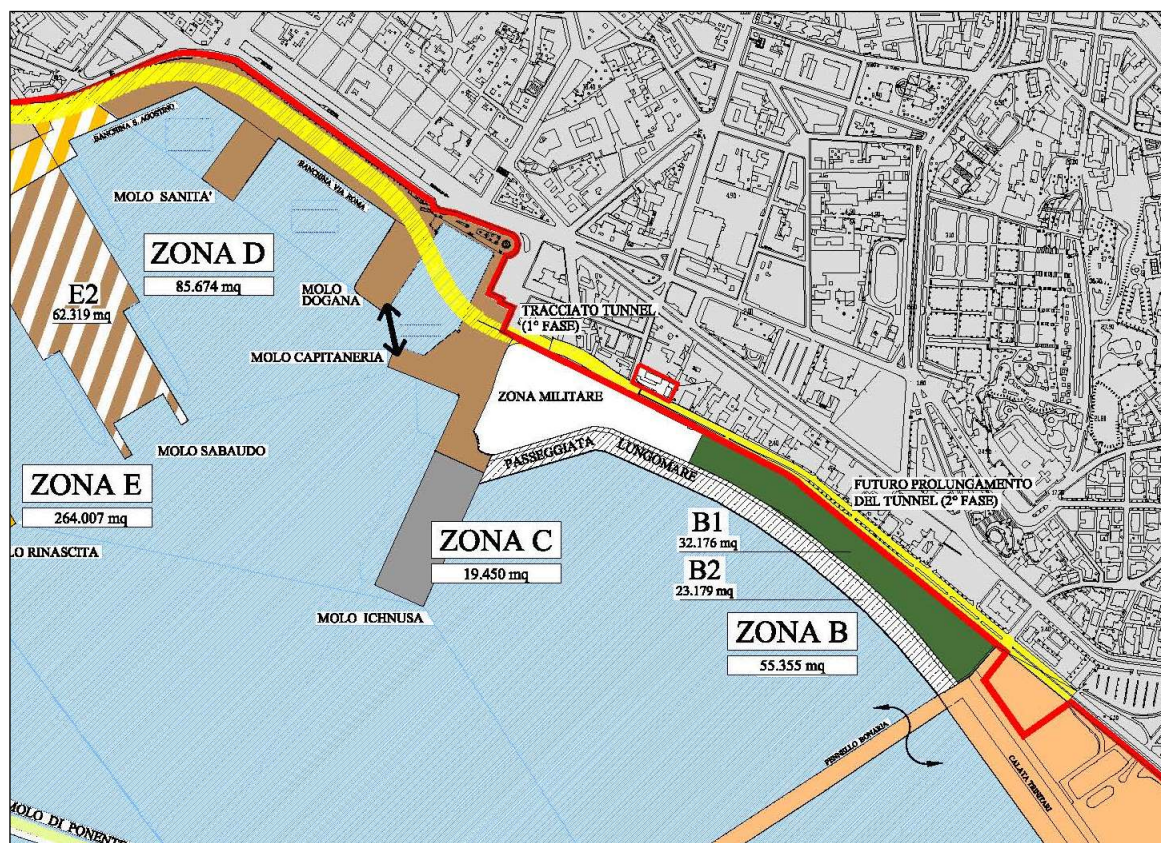
IPOTESI DI RIQUALIFICAZIONE EDIFICIO SUL MOLO SANITA'

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").





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".

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.



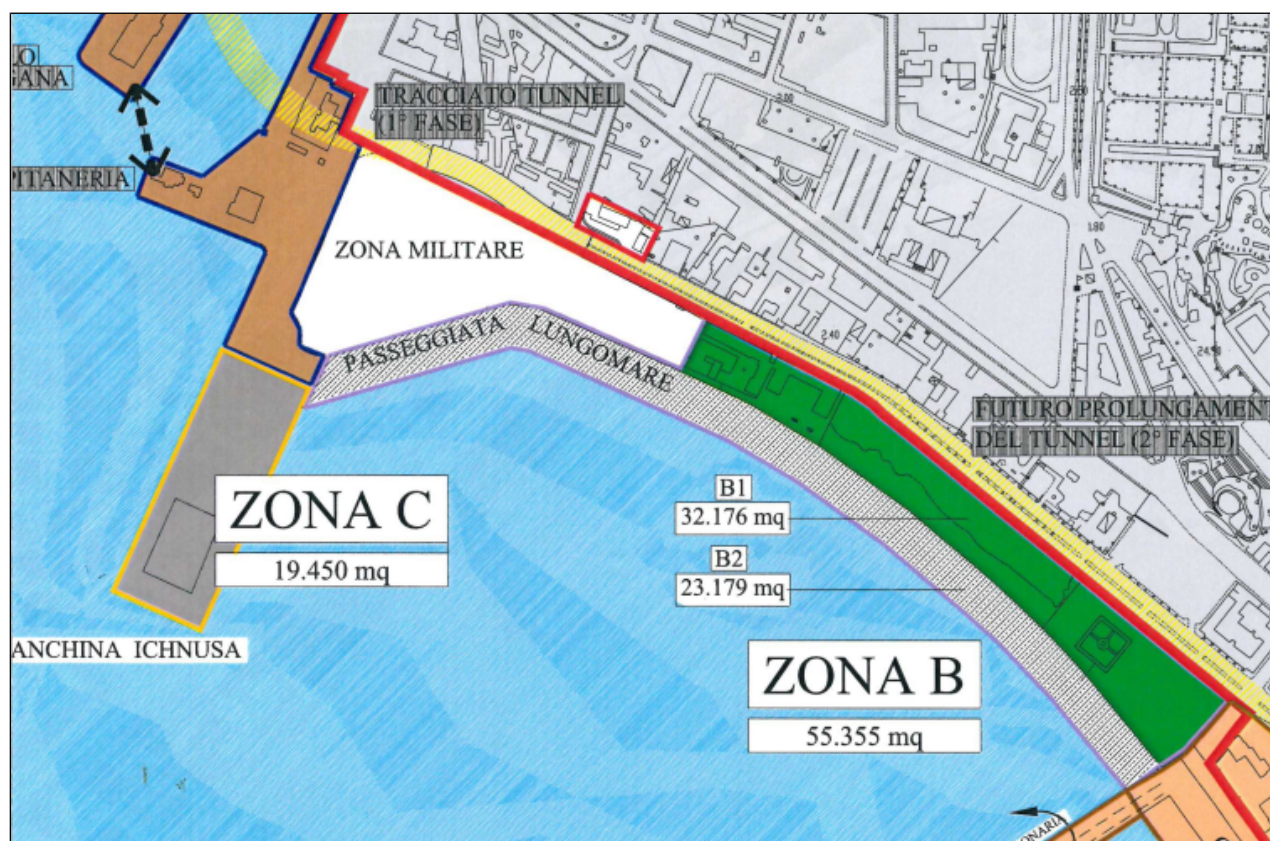
PASSEGGIATA CICLO - PEDONALE LATO VIA ROMA



PASSEGGIATA CICLO - PEDONALE LATO DARSENA

PORTO STORICO - Sottozona B1

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.*



PASSEGGIATA CICLO – PEDONALE (lato radice banchina Garau)

PROPOSTA DI A.T.F.

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

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 vigente 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

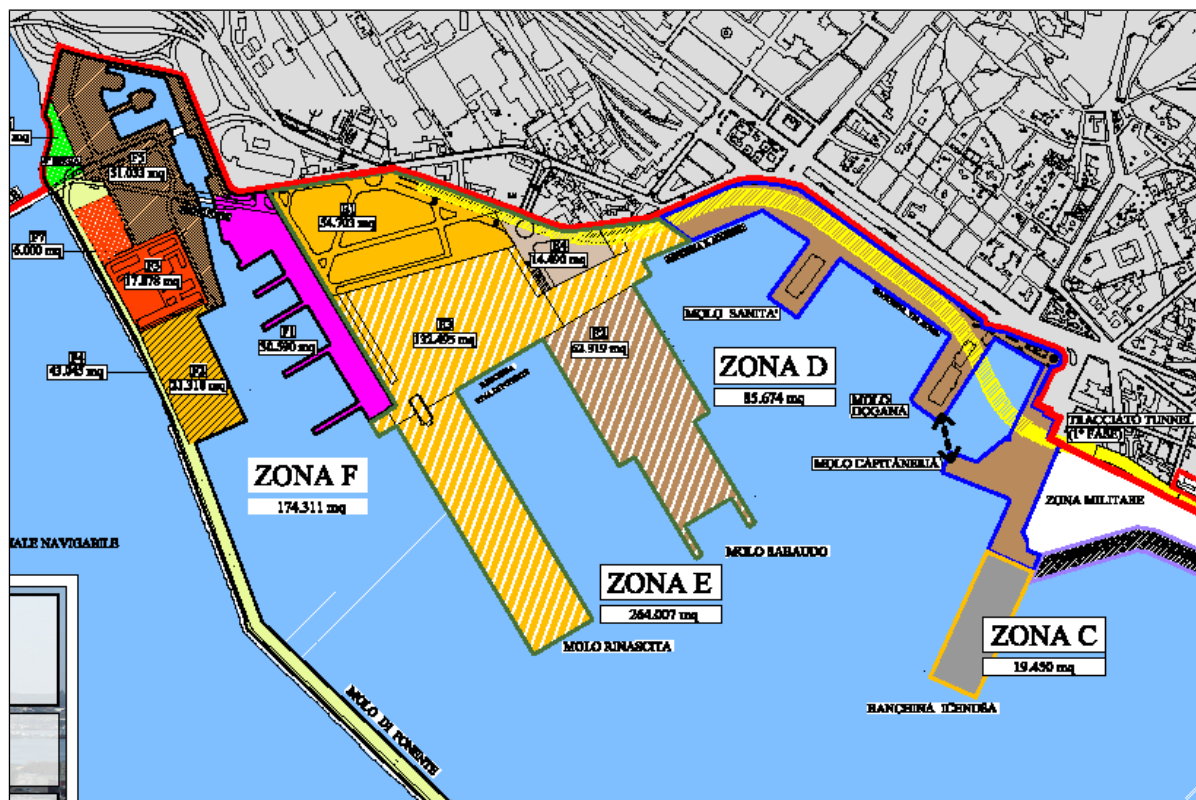


PASSEGGIATA CICLO – PEDONALE (lato via Caboto)



PINETA DI BONARIA

Le zone interessate dalla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale ricadono all'interno del Porto Vecchio di Cagliari e sono individuate nel Piano Regolatore Portuale con le lettere "C" – "Struttura polifunzionale e zona servizi" - ed "E" – "Terminal passeggeri, terminal Ro Ro misto e servizi portuali" - (sottozona "E3").



PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE

Zona "C" – Molo Ichnusa

Dalle norme di attuazione (Rel. C del piano) si evince che il Molo Ichnusa è destinato "ad una fruizione turistica e cittadina, nonché ai passeggeri delle navi da crociera con la possibilità di attracco di due navi (nella banchina Ichnusa ed in quella Garau).

Sul Molo è presente la struttura polifunzionale, che svolgerà, fra l'altro, le funzioni di terminal crociere, e non sono consentiti ulteriori interventi di nuova edificazione.

In esso saranno localizzate solo le attività strettamente connesse all'accoglienza temporanea dei crocieristi, quali pubblici esercizi, attrezzature culturali, fiere e mostre, attività di interesse comune a servizio dei crocieristi".

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

Superficie territoriale (St)	mq	19.450
Indice di fabbricabilità territoriale (It)	mc/mq	0,50
Volume Urbanistico (Vur)	mc	9.725
Altezza massima di sottozona pari a 10,50 m.		

La relazione B del Piano ("Descrizione degli interventi"), nel confermare la destinazione per una fruizione turistica e cittadina del Molo, prevede la realizzazione di parcheggi sotterranei per una migliore fruizione del water front portuale, nonché l'approfondimento dei fondali ed interventi di sistemazione ed arredo delle aree.

Zona E3 – Molo Rinascita

Il Molo Rinascita è ricompreso nella sottozona "E3", costituita dalle aree operative a servizio delle banchine.

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

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

I parametri di edificabilità della sottozona sono i seguenti:

Superficie territoriale (St)	mq	62.319
Indice di fabbricabilità territoriale (It)	mc/mq	0,70
Volume Urbanistico (Vur)	mc	43.623
Altezza massima di sottozona pari a 13,50 m.		

La relazione B del Piano ("Descrizione degli interventi") conferma la suddetta destinazione (Terminal Ro Ro misto, passeggeri e merci) indicando che le attività che ivi si svolgono *"sono fondamentali per non snaturare completamente la funzione del Porto Vecchio cagliaritano e mantenere viva la funzione commerciale in grado di fornire costanti impulsi e vitalità al complesso portuale"*.

PROPOSTA DI A.T.F.

Il P.R.P. vigente prevede di utilizzare i due ormeggi del Molo Ichnusa (lato banchina Ichnusa e lato banchina Garau) per le navi da crociera, previo approfondimento dei fondali sino a -12 m lungo il fronte di accosto delle banchine. Le caratteristiche fisiche del Molo e soprattutto la profondità dei fondali sono insufficienti per accogliere le navi da crociera, le cui dimensioni (e, conseguentemente, i relativi pescaggi) sono notevolmente aumentate negli ultimi anni.

Il Molo richiederebbe, per l'ormeggio delle suddette navi, degli importanti interventi infrastrutturali, quali il consolidamento del piede della banchina per consentire l'approfondimento dei fondali.

Infatti, come si evince dalla Relazione Geotecnica, predisposta nel 2012 dalla Soc. DMS Geotechnical Engineering relativamente alle banchine Ichnusa e Garau ed al Molo Capitaneria, i margini di sicurezza di detti Moli rispetto alle verifiche di sicurezza globali (richieste dalle Norme Tecniche per le Costruzioni), sia nella configurazione attuale che in quella che ne prevede un approfondimento dei fondali, hanno valori inferiori a quelli minimi richiesti dalla normativa vigente. Ciò comporta che la destinazione d'uso prevista nel vigente P.R.P. dovrebbe comportare *"l'adozione di interventi in grado di migliorare il comportamento strutturale d'insieme dei moli a massi sovrapposti sia per la limitazione degli effetti di possibili scalzamenti al piede e sia per la necessità di diffondere adeguatamente i tiri di bitta"*.

L'Ente, in una prima fase, ha valutato l'ipotesi di realizzare dei lavori di consolidamento delle banchine per poter approfondire i fondali.

Tuttavia, anche con i suddetti lavori la banchina Ichnusa non sarebbe idonea a ricevere le navi da crociera di grandi dimensioni (MSC, Costa Crociere, Royal Caribbean, etc.) a causa della propria lunghezza (circa 300 m con la profondità massima), insufficiente in rapporto a quella delle navi stesse.

La banchina Garau potrebbe ricevere solo piccole navi da crociera.

Il Molo Rinascita (che il P.R.P. ha destinato ad aree operative a servizio delle banchine nella zona E "Terminal passeggeri – Terminal Ro Ro misto e servizi portuali"), per esigenze operative era precedentemente utilizzato per la movimentazione delle rinfuse e dei traffici Ro Ro. I traffici di merci alla rinfusa sono stati trasferiti già dall'agosto del 2013 nel Porto Canale. Ciò ha consentito di utilizzare il Molo Rinascita anche per le navi da crociera.

Nell'ottica di razionalizzare l'utilizzo delle risorse economiche ed in conformità agli obiettivi del P.R.P. e del P.O.T. di riqualificare le aree del Porto Storico per finalità turistiche e da diporto, si propone il presente A.T.F. che prevede l'utilizzo del Molo Rinascita anche per le navi da crociera e del Molo Ichnusa anche per i grandi yacht.

Si tratta, pertanto, di un'integrazione delle funzioni già attribuite dal P.R.P. alle infrastrutture portuali di cui trattasi.

Il Molo Rinascita è già idoneo per l'ormeggio in contemporanea di due navi da crociera, avendo una lunghezza di 450 m sul lato di levante, 475 m sul lato di ponente, bitte da 100 tonn., idonei parabordi, nonché una profondità media di 11,00 m.

Il Molo Ichnusa offre grandi vantaggi nel caso di utilizzo per grandi yacht, il cui settore risulta in forte espansione (nonostante la crisi della nautica da diporto inferiore).

Ciò potrà avvenire mediante semplici interventi manutentivi del Molo.

Le aree a terra potranno continuare a mantenere le funzioni già previste, integrandole con quelle relative alla nautica da diporto.

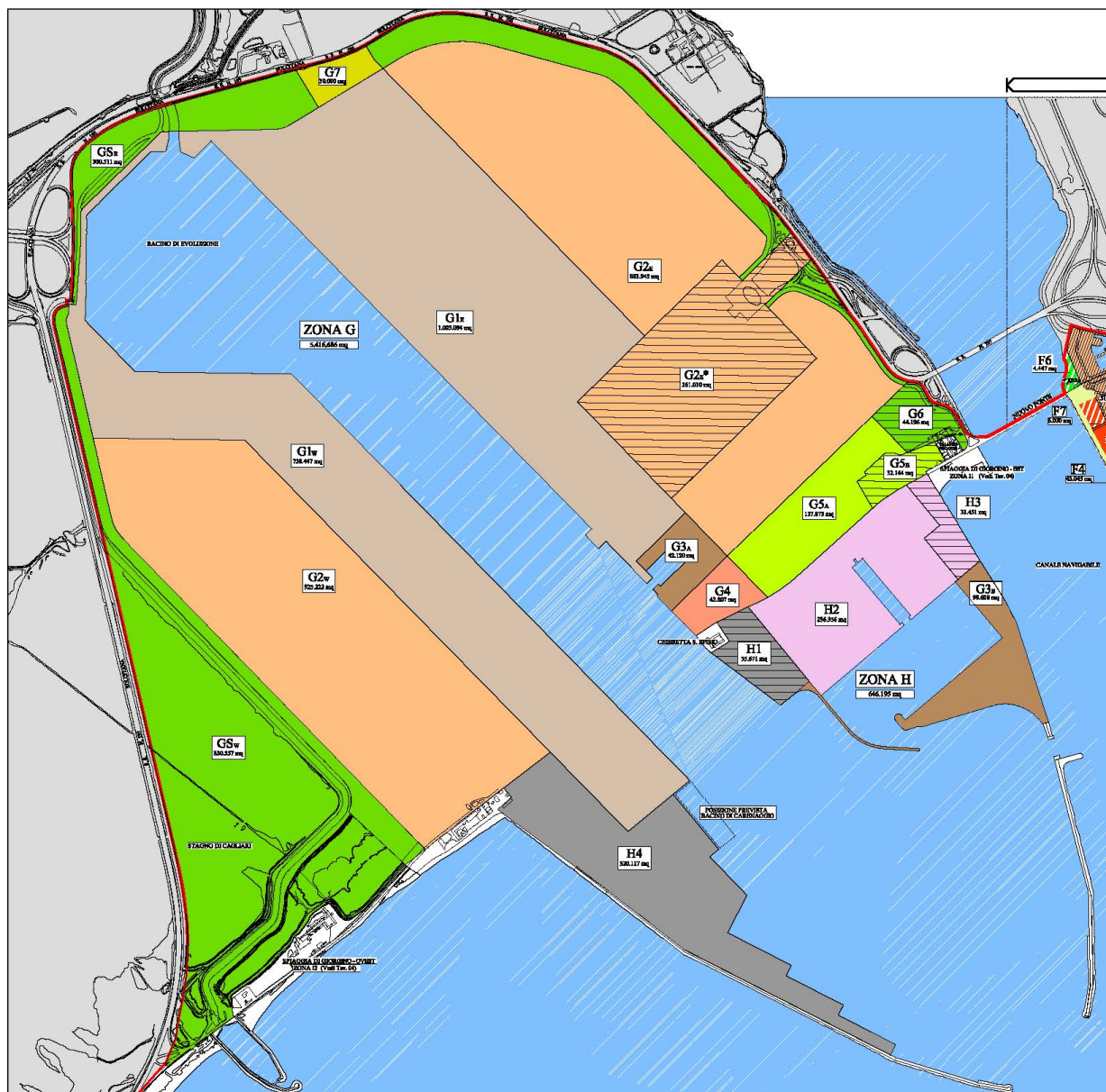
Rimane invariata la previsione del Piano vigente in merito alle nuove volumetrie: non sono ammesse, fatta eccezione per i volumi tecnici eventualmente necessari per fornire servizi agli ormeggi.

Per entrambe le zone portuali (Molo Ichnusa – sottozona C e Molo Rinascita – sottozona E3) l'integrazione delle funzioni consente una maggiore flessibilità di utilizzo delle infrastrutture portuali e di adattamento del Porto allo sviluppo di nuovi traffici.

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".

In particolare, sono oggetto di Adeguamento Tecnico Funzionale le sottozone "G1W" e "G2W".



PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE

Sottozona G1W

Il Piano ha destinato la sottozona "G1W" a "piazzi 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”.

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).

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.

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.

Dalle informazioni assunte dagli operatori del settore i livelli raggiunti potranno ancora crescere per attestarsi, entro i prossimi anni, intorno al milione di tonn. / anno.

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

- Disponibilità di banchine dedicate esclusivamente ai traffici alla rinfusa;
- Caratteristiche di ormeggi idonei per le rinfusiere;
- Presenza di collegamenti alla rete viaria sarda per attraversamenti urbani;

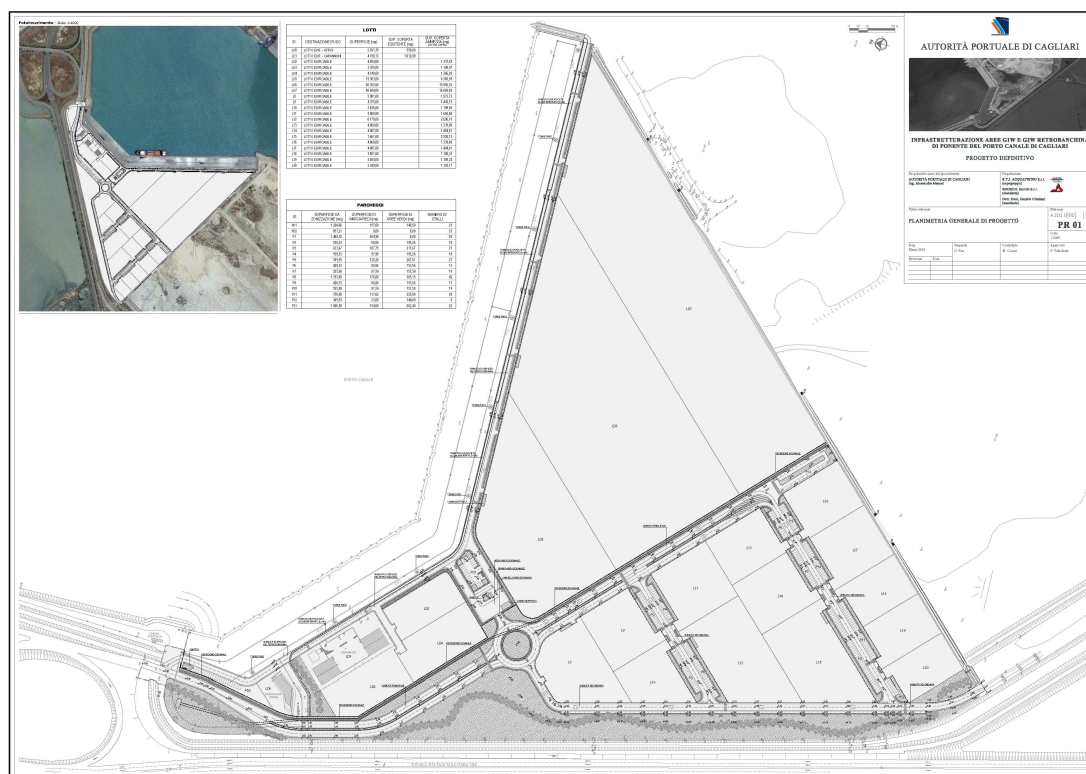
Disponibilità di aree di banchina sufficienti per la movimentazione delle rinfuse, che consentono di poter operare, pur con differenti produttività, con scarico da nave a piazzale e ricarico su mezzi (è possibile formare cumuli che possono essere smaltiti in tempi più lunghi di quelli necessari per lo scarico dalla nave).

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.

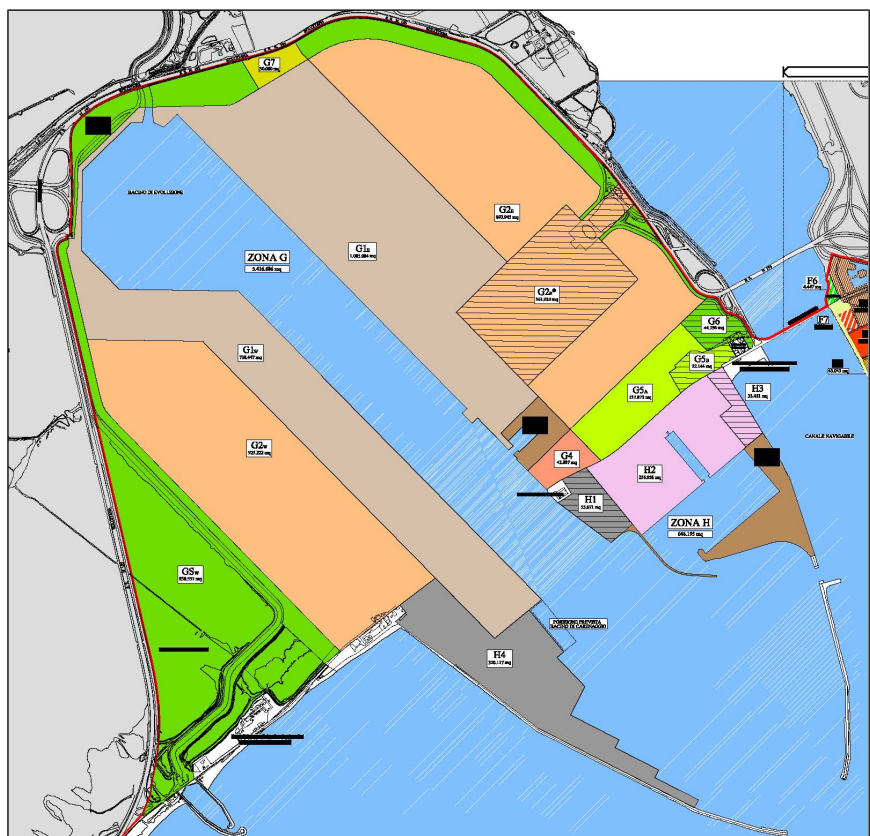
La banchina è pubblica e vi operano, con i succitati mezzi, più imprese autorizzate ex art.16 Legge 84/94. Essa non è stata dotata di binari per gru, in considerazione della maggiore flessibilità che offrono le gru semoventi per i quantitativi di materiale che vengono movimentati nel Porto.

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.

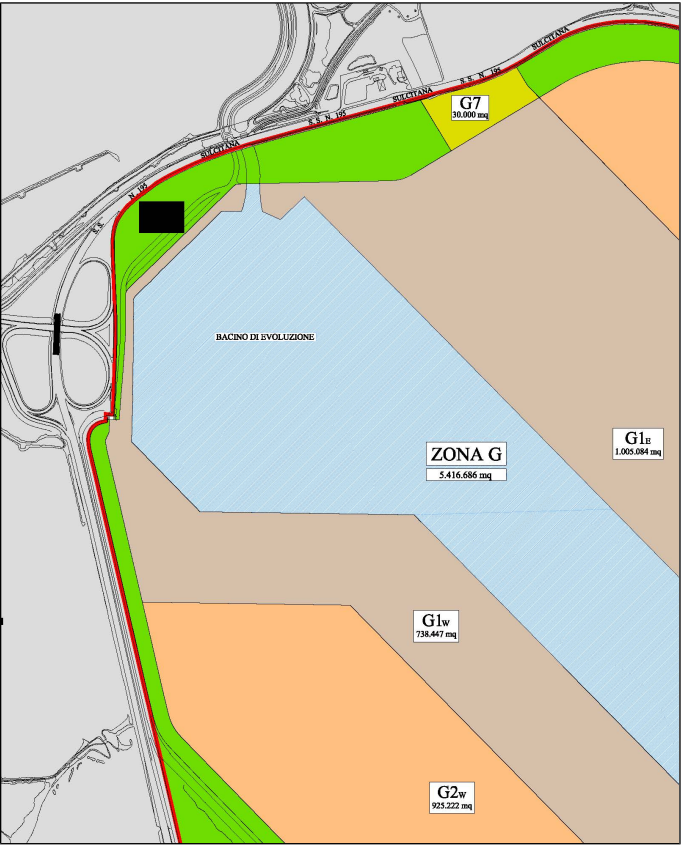
Una maggiore profondità, infatti, non sarebbe utilizzabile, tenuto conto delle caratteristiche delle gru, in quanto il braccio non riuscirebbe ad arrivarci.



IPOTESI DI INFRASTRUTTURA DELL'AREA RETROSTANTE LE BANCHINE RINFUSA



PRP VIGENTE STRALCIO TAV.03: PORTO CANALE

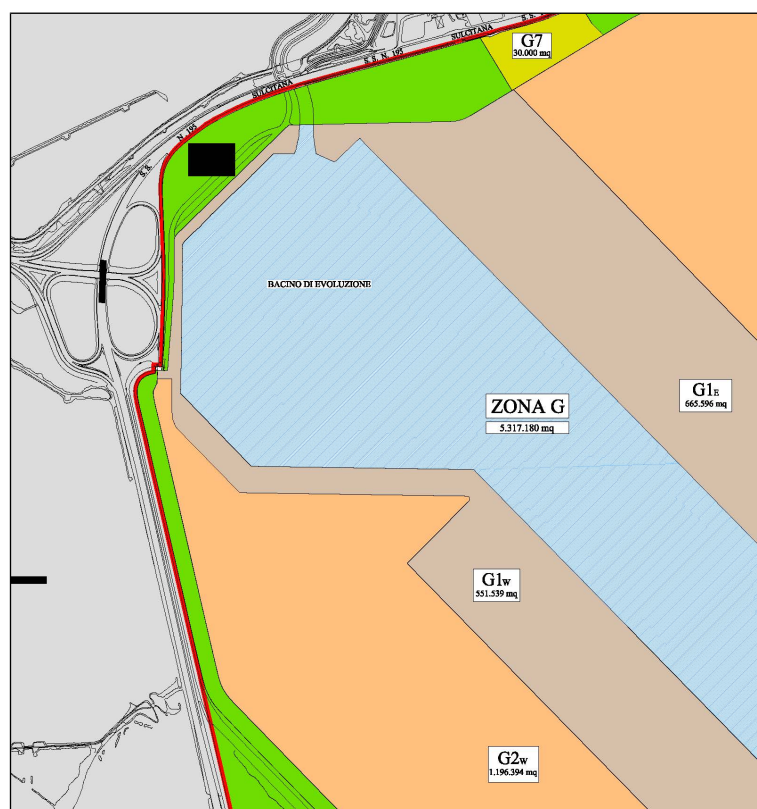


PRP VIGENTE - STRALCIO SOTTOZONE G1W e G2W

La proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale prevede quanto di seguito indicato:

- Riduzione delle aree di banchina (G1W) da una profondità di 233 m a 65,50 m, (53,50 m, larghezza banchina + piazzale; 12,00 m, larghezza viabilità che fiancheggia tutto il circuito doganale);
- Estensione della zona G2W alle aree immediatamente retrostanti la suddetta banchina;
- Modifica del parametro relativo ai parcheggi pubblici, tenuto conto che gran parte dei soggetti riterrà più conveniente, come già manifestato, utilizzare le aree in concessione per la sosta dei mezzi dei propri dipendenti e che, comunque, sono previste attività con ridotto afflusso di persone dall'esterno.

In particolare, il parametro secondo il quale devono essere destinati a spazi pubblici o di uso pubblico 80 mq ogni 100 mq di superficie lorda di pavimento andrebbe ridotto a 60 mq ogni 100 mq, di cui 25 mq devono essere destinati a parcheggio di uso pubblico e 35 mq dovranno essere sistemati a verde.



PROPOSTA DELL'A.T.F.- STRALCIO SOTTOZONE G1W e G2W

Strumenti Urbanistici Vigenti

Per le aree interessate dalla proposta di adeguamento tecnico funzionale il Piano urbanistico comunale recepisce sostanzialmente le previsioni del Piano Regolatore Portuale.

Relativamente agli scenari descritti dagli elaborati dello studio Boeri, che interessano anche le aree adiacenti i limiti portuali si rileva che:

- gli "Indirizzi Programmatici operativi per l'adeguamento del PUC al PPR e al PAI", approvati con la Delibera CC. 184/2018, prevedono:

CAGLIARI CITTÀ D'ACQUA: LE ZONE UMIDE E LE AREE FRONTE MARE

Il sistema delle acque interne che caratterizza l'ambito territoriale in oggetto è costituito dalla Laguna di Santa Gilla, dal sistema del Molentargius che ricomprende lo stagno, le vasche e la rete di canali delle saline e dal canale di Terramaini.

I suddetti ambiti, anche in attuazione della DGR n. 32/2 del 31/05/2016 che prevede la realizzazione di un unico parco delle zone umide dell'area metropolitana di Cagliari, devono essere considerati parte integrante della città; a tal fine, oltre a garantire tutte le misure necessarie per la conservazione degli ecosistemi ambientali, devono essere previste azioni finalizzate a migliorare le relazioni con la città evitando che le zone umide siano "sistemi chiusi" e impermeabili rispetto al resto del territorio. La laguna di Santa Gilla ha necessità di essere tutelata anche per sfruttarne al meglio le potenzialità produttive nei settori della pesca e della acquacoltura; al suo intorno sono presenti diversi contesti produttivi nei quali gli usi e le attività praticate hanno spesso costituito una minaccia alla salvaguardia dell'habitat lagunare. Il margine orientale, quello di Cagliari, deve essere reso accessibile anche al fine di presidiarlo e impedire che lo stesso diventi una discarica a cielo aperto molto pericolosa.

Per quanto concerne il sistema del Molentargius, oltre alla gestione delle acque finalizzata a mantenere gli equilibri del delicato ecosistema, si ritiene oramai imprescindibile, anche attraverso il Piano del Parco, la realizzazione di tutte quelle azioni necessarie a tutelare e valorizzare la striscia di Is Arenas compresa la riqualificazione dei beni delle Saline, di cui è prioritaria la verifica della possibilità di rendere il sito nuovamente produttivo o la sua riconversione funzionale. Una attenzione particolare deve essere posta anche sulle connessioni tra il Parco e la città; le porte al Parco devono essere riconoscibili e le connessioni devono poter essere utilizzate per rafforzare le relazioni con gli altri ambiti. Un esempio, in questo senso, è il canale dell'Idrovora, essenziale per il collegamento tra Molentargius e il Poetto.

Le aree fronte mare sono in prospettiva quelle che maggiormente dovrebbero contribuire alla crescita e allo sviluppo della città e dell'intera area metropolitana; rappresentano una risorsa importante che, anche per l'elevato valore del contesto paesaggistico nel quale si ritrovano, può essere oggetto di interventi a impatto contenuto ma di grande rilevanza per incrementare l'attrattività turistica della città metropolitana.

Tra le città sul mare di pari rango è l'unica ad avere una spiaggia urbana come il Poetto; è tuttavia l'intero ambito che ricomprende il sistema del Molentargius con le saline e i colli sul mare di Sant'Elia e Sant'Ignazio a costituire un unicum paesaggistico di rilevante valore. Il lungomare di Sant'Elia e le aree portuali di Su Siccu e del Porto storico, il primo strategico anche per la riqualificazione del quartiere e le altre per creare definitivamente l'integrazione tra porto e città.

Di seguito viene indicata una articolazione delle aree fronte mare presenti lungo la linea di costa, individuate ai fini della strategia operativa dei progetti guida, considerando per ciascuna anche le aree retrostanti, importanti per creare l'integrazione con le altre parti della città e del territorio:

AMBITO FRONTE MARE	AMBITO CONTIGUO RETROSTANTE
Il Poetto	Ippodromo, canale idrovora e aree ex pineta
Il Porticciolo di Marina Piccola	Aree in concessione per attività nautiche
Il Promontorio di Sant'Elia fino al borgo vecchio	Zone SIC e caserme in dismissione
Il Lungomare di Sant'Elia fino al canale di Terramanini	Borgo vecchio di Sant'Elia, Lazzaretto, Borgo nuovo e Stadio Sant'Elia
Il Porticciolo di Su Siccu fino alla via Caboto	Area fieristica
Il fronte mare di viale Colombo fino all'Ammiragliato	Aree del demanio regionale, Piazza dei Centomila e la scalinata di Bonaria
Il fronte mare del porto storico sulla via Roma	Via Roma e il quartiere Marina
L'area che ricomprende i moli Rinascita e Sanità	Piazza Matteotti, la Stazione ARST, la Stazione Ferroviaria e le sue aree di pertinenza

“Piazza Matteotti e il porto

Attenzione particolare dovrà essere posta nella pianificazione dell'area portuale. Uno dei temi più rilevanti che dovrà affrontare il Piano Urbanistico - attraverso apposito Progetto guida - sarà la trasformazione del fronte mare della città. Attraverso il ricorso a una progettazione di qualità si dovranno individuare le soluzioni migliori per la realizzazione di una vasta area pedonale che dovrà tener conto della creazione del nuovo polo intermodale di piazza Matteotti, coniugando le esigenze di fruizione della piazza con la stazione ferroviaria, l'Arst, la metropolitana di superficie e la realizzazione di un'area da destinare a parcheggi di scambio.

Il progetto guida dovrà aggiornare l'ambito progettuale indicato nel Piano Strategico Comunale secondo i nuovi orientamenti elaborati dall'Autorità portuale in stretta collaborazione con l'Amministrazione comunale, tenendo conto delle mutate prospettive, a partire dalla mancata realizzazione del tunnel e le nuove funzioni che si intende attribuire al fronte mare, oltre alla nuova dimensione di Home Port a cui ambisce la città, ovvero porto di partenza delle navi da crociera.

Nel momento in cui il traffico crocieristico è stato trasferito sul molo Sanità, occorre individuare nuove funzioni per il Molo Ichnusa, utilizzabile da yacht e imbarcazioni da diporto. La struttura potrà, poi, essere utilizzata per attività legate alla nautica, ma anche a destinazioni turistico-ricreative, come avverrà per i prossimi quattro anni con la realizzazione della base di Luna Rossa.

Nella pianificazione dell'area portuale occorre tener conto che le nuove città portuali sono destinate a diventare punti nodali in possesso di elevate capacità commerciali, finanziarie e gestionali: terminal passeggeri, zone franche, centri d'affari, di distribuzione e manipolazione delle merci, centri bancari e assicurativi, centri di informazione turistica, centri di ricerca avanzata, in sostanza tutta una gamma di attività non direttamente "portuali". La competitività dei porti viene così a dipendere da una serie di funzioni che trasformano il porto da mero punto di transito passeggeri e merci, determinando la possibilità di insediamento di attività del terziario avanzato ad alto valore aggiunto.”

(.....)

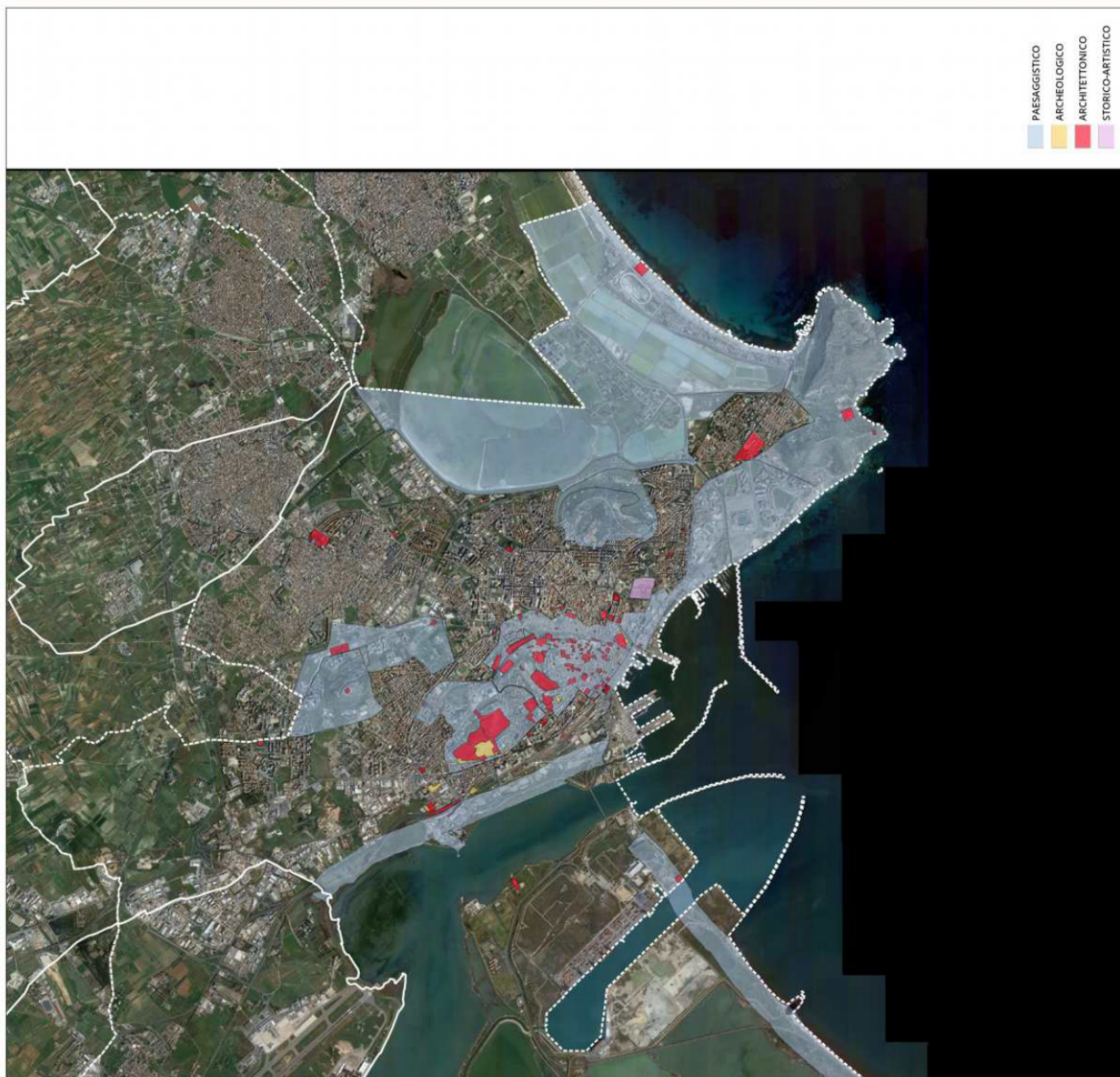
“Giorgino e il porto canale

Secondo quanto previsto dal Piano Strategico Comunale, si sta lavorando per la trasformazione del porto in una piattaforma logistica integrata, dove devono essere completate le opere infrastrutturali volte a ospitare aree destinate ad attività di immagazzinamento e retroporto, all'inserimento di attività logistiche, alla movimentazione delle rinfuse e la zona franca. Con il trasferimento del traffico commerciale e RoRo al Porto Canale e la trasformazione del fronte mare in porto turistico, il collegamento ferroviario tra il Porto Canale e la città, con una ferrovia della lunghezza di circa 20 km non sarà più necessario, così come non occorrerà realizzare il ponte previsto dal Piano Regolatore Portuale.

IL PUC avrà il compito di elaborare un progetto guida che consenta di valorizzare il vecchio borgo di Giorgino e le attività di chi lo vive, immaginando nuovi scenari per avvicinarlo alla città. Le risultanze del progetto guida dovranno determinare l'aggiornamento delle progettualità indicate nel Piano Strategico Comunale secondo i nuovi orientamenti elaborati dall'Autorità portuale in stretta collaborazione con l'Amministrazione comunale.”

TAVOLA 8 - LE DOMINANTI PAESAGGISTICHE, AMBIENTALI E STORICO-CULTURALI
INDIRIZZI PROGRAMMATICI E OPERATIVI PER L'ADEGUAMENTO DEL PUC AL PPR E AL PAI





- "Le linee programmatiche di mandato del sindaco Paolo Truzzu", prot. n 292086/2019 prevedono, tra l'altro, di *"Rilanciare il porto, la piazza sul mare..)* ed inoltre riportano:

"Ci impegniamo, in accordo con l'Autorità di Sistema Portuale, a far sì che Cagliari, città sul mare, abbia finalmente un grande lungomare, che vada dalla spiaggia di Giorgino fino al Poetto.

Ci impegniamo, in accordo con l'Autorità di Sistema Portuale e con lo Stato, a pianificare un nuovo quartiere all'ingresso della città, tra via La Playa ed il molo Rinascita, che divenga il punto di accesso alla città dal mare, da terra e da cielo."

(.....)

"7.2) Cagliari Città del Mare: rilanciamo il porto come hub e la Città come cuore pulsante del Mediterraneo. Utilizzare il Porto in maniera limitata è una opportunità mancata.

Ci impegniamo, in collaborazione con l'ASPS, a trasformare il porto in un polo di crescita, innovazione e sviluppo, ossia in un vero e proprio volano per l'economia del territorio, capace di operare sia come hub turistico del Mediterraneo per le navi da crociera, sia come centro servizi ad alto profilo tecnologico per gli yacht e i mega-yacht, sia come polo della nautica, che come grande punto commerciale e logistico anche attraverso il rilancio del transhipment."

Conclusioni

Gli interventi di adeguamento tecnico funzionale proposti nella Zona D del PRP si sviluppano nelle aree del porto adiacenti la via Roma dove la presenza degli edifici storici di particolare pregio architettonico e paesaggistico caratterizza il fronte sul mare della città di Cagliari.

In tale ambito si ritiene necessario considerare ammissibili soltanto gli interventi di trasformazione con elevate qualità architettoniche e paesaggistiche.

Pertanto, le successive progettazioni di maggiore dettaglio dovranno essere dotate di particolare pregio architettonico e avere limitati impatti sul paesaggio della via Roma.

In particolare i corpi di fabbrica che si realizzeranno dovranno caratterizzarsi con una architettura di qualità che risolva adeguatamente il rapporto con l'acqua e dovranno risultare compatibili con la scena urbana di fondo costituita dalla palazzata storica della via Roma e dal quartiere di Marina.

Relativamente alle destinazioni d'uso dei fabbricati che insisteranno sulle banchine, si ritiene che queste debbano essere rispondenti alle necessità e ai fabbisogni derivanti dall'attuazione della strategia di valorizzazione del porto storico e, allo stesso tempo, essere coerenti con gli obiettivi dichiarati per l'ambito nel progetto guida per l'adeguamento del PUC al PPR e con le linee programmatiche del Sindaco Paolo Truzzu, nelle aree contigue a quelle della circoscrizione portuale.

Tutto ciò premesso, si ritiene che gli interventi proposti nell' adeguamento tecnico funzionale in oggetto non risultano in contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti.

Il Dirigente
Ing. Salvatore Farci
(firmato digitalmente)