



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Sezione Seconda

Adunanza del 25 febbraio 2022
N. del Protocollo 116/2021

OGGETTO: Affare n. 116/2021. Adeguamenti Tecnico – Funzionali al Piano Regolatore del Porto di Cagliari.

LA SEZIONE

VISTA la nota acquisita agli atti con prot. n. 11796 del 21.12.2021, con la quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha trasmesso per esame e parere l'Adeguamento Tecnico Funzionale indicato in oggetto;

VISTE le note prot. n. 31 del 03.01.2022 e n. 255 del 12.01.2022 con le quali è stata nominata ed integrata la Commissione Relatrice;

VISTA la nota di richiesta chiarimenti prot. n. 634 del 21.01.2022 della Commissione relatrice;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna con nota acquisita al prot. n.713 del 24.01.2022;

ESAMINATI gli atti;

UDITA la Commissione Relatrice (Pizzari, Sammarco, Ruol, Messineo, Simeone, Cantisani, Karrer, Maggiore, Marini, Valente, Ottolenghi).

PREMESSO

A. INQUADRAMENTO GIURIDICO

Il Parere dell'Assemblea generale n. 93/2009 - del quale si riportano qui di seguito alcuni stralci - fissa gli originari indirizzi procedimentali e metodologici per la fattispecie all'esame.

“... Il P.R.P., secondo la definizione data dall'art. 5 - comma 1 della Legge n. 84/1994, delimita e disegna «l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie». Inoltre, il P.R.P. individua «le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.». Successivamente, con voto n. 44/1999 questa Assemblea generale ha formulato un indirizzo metodologico e procedimentale in materia di pianificazione portuale, ponendo l'accento su quella categoria di “variazioni” all'assetto delle opere previste nel P.R.P. (definite “modifiche non sostanziali”) che, per la loro natura, non comportano “variante” al P.R.P. medesimo. [...]

La modifica non sostanziale non ha rilevanza significativa sulle previsioni di piano e costituisce pertanto un adeguamento tecnico-funzionale delle opere previste dal piano e non una variante del piano stesso.

Sotto il profilo metodologico e della prassi tecnico amministrativa che si è consolidata nel tempo, l'atto di indirizzo emanato dalla Amministrazione centrale in materia (Circolare del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 15.10.2004 n. 17778 recante “Linee guida per la redazione dei piani regolatori portuali”, di seguito “Linee Guida”) costituisce un passo in avanti verso il consolidarsi del modello di “piano strutturale” per il P.R.P. A riguardo, il suddetto parere n. 93/2009 evidenzia alcuni aspetti chiave alla base delle Linee Guida:

“La portata innovativa dell'atto di indirizzo è ben evidente: le impetuose, spesso imprevedibili, dinamiche di un porto non possono essere governate da uno strumento di pianificazione “rigido”, che definisca gli assetti plano-altimetrici e batimetrici delle infrastrutture con un linguaggio “progettuale”, ma, piuttosto, da una pianificazione per “obiettivi”, che porta con sé un intrinseco carattere di ragionata flessibilità negli assetti stessi. [...]

In questo rinnovato e più organizzato contesto metodologico e concettuale, dunque, la “modifica non sostanziale” è riconoscibile allorquando nell'ambito del “sistema porto”, per effetto di una sopravvenuta “forzante”, sia necessario modificare l'assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere previste nel piano regolatore portuale per perseguire i traguardati obiettivi, mantenendo le stesse scelte strategiche.

Ma, come detto, il modello di “piano strutturale” presuppone un assetto plano-altimetrico e batimetrico delle opere intrinsecamente flessibile che, pertanto, ben si adatta ad accogliere al suo interno la “modifica non sostanziale”. [...]

L'adeguamento tecnico funzionale delle opere previste dal piano, ovviamente, non deve essere rilevante sotto il profilo ambientale e deve comunque rispondere ai requisiti di fattibilità tecnica e di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti, come previsto dall'art. 5 - comma 2 della Legge n. 84/1994. [...]

A.1 ASPETTI PROCEDIMENTALI

Su ciascuna motivata e documentata proposta di “adeguamento tecnico funzionale”, questo Consiglio Superiore si esprimerà, pertanto, in ordine:

- *al riconoscimento della fattispecie di “adeguamento tecnico funzionale” delle opere previste dal piano e, conseguentemente, della non modificazione degli obiettivi e del generale assetto strategico del porto, sia in termini infrastrutturali che funzionali (aspetto di metodo);*
- *alla fattibilità tecnica e alla non rilevanza ambientale degli adeguamenti delle opere previste dal piano e della eventuale valutazione tecnica del relativo progetto definitivo, se congiuntamente trasmesso (aspetto di merito). [...]*

Successivamente, l'art. 6 del D.lgs. n. 169/2016, che ha riformato l'art. 5 della Legge n. 84/1994 in materia di strumenti di pianificazione portuale, ha introdotto l'adeguamento tecnico-funzionale (ATF) nel corpo normativo, “cristallizzando” così il procedimento tecnico-amministrativo già oggetto di indirizzo da parte di questo Consesso con il citato voto n. 93/2009, nonché allargando il dominio di applicabilità dell'istituto, in quanto anche “*modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale*” in termini di “*caratterizzazione funzionale delle aree portuali*”, costituiscono “*adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore di sistema portuale*”.

Si riporta di seguito il co. 5 dell'art. 5 della Legge n. 84/1994, come sostituito dall'art. 48, co. 1, lett. d) del D.L. 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni in legge dall' art. 1, co. 1, Legge 11 settembre 2020, n. 120, e successivamente modificato dal D.L. n.121 del 10.09.2021 convertito con modificazioni dalla L. n. 156 del 09/11/2021.

“Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale. È successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente.”.

Indirizzi metodologici e procedurali relativi all'adeguamento tecnico-funzionale possono utilmente rinvenirsi nelle “*Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale*” (marzo 2017), elaborate da una Commissione incardinata presso questo Consesso.

Si riporta di seguito uno stralcio significativo delle “Linee guida” relativo agli indirizzi metodologici per l'implementazione di un procedimento di adeguamento tecnico-funzionale.

A.2 POSSIBILI “CASI DI STUDIO” DI UN ATF

Le numerose fattispecie esaminate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a seguito del voto di indirizzo n. 93/2009 possono sostanzialmente ricondursi alle macro-categorie sotto riportate, sotto il profilo dei contenuti:

- *modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali), con conseguente ricalibrazione del contorno interno portuale, senza alterare l'assetto generale di piano. Ciò anche a seguito della sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*
- *modifiche non sostanziali alle batimetrie di piano e all'assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene). Anche in questo caso, dette modifiche potrebbero essere dettate dalla sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*

- *inserimento di una cassa di colmata che non altera in modo sostanziale la struttura del PRdSP (la successiva attribuzione di funzioni portuali alla cassa di colmata, una volta consolidata, può passare attraverso una proposta di variante-stralcio, in linea generale).*

A ciò si aggiungono:

- *modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali, come già rilevato (nuove funzioni compatibili con la preesistente, o le preesistenti, nella medesima area portuale; rilocalizzazione di funzioni portuali preesistenti; integrazioni/modifiche delle norme d'attuazione)".*

B. LA PROPOSTA DI ATF

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna (di seguito AdSP MdS) con nota n. 27479 del 21.12.2021, acquisita agli atti in pari data con prot. n. 11796 del 21.12.2021, ha trasmesso per esame e parere l'Adeguamento Tecnico Funzionale del Porto di Cagliari (sottozona H4).

Si riporta di seguito il testo della nota:

"Si trasmette, allegata alla presente, la modifica del P.R.P. relativamente alla sottozona H4 del P.R.P. del Porto Canale (destinato a Terminal Ro Ro tutto merci), che si ritiene possa essere ricompresa nella fattispecie degli adeguamenti tecnico funzioni di cui all'art.5, comma 5 della Legge 84/94.

Il succitato A.T.F. è stato adottato dal Comitato di Gestione con Delibera n.22 del 20/12/2021.

Inoltre, il Comune di Cagliari, con nota del 08/01/2020 (prot. n.3960), ha rilasciato il proprio parere favorevole.

Si rappresenta che il succitato Adeguamento si rende necessario per garantire la piena operatività e funzionalità del Terminal Ro Ro sulla base delle esigenze manifestate dagli operatori del settore e dalle Pubbliche Amministrazioni che dovranno ivi trasferirsi.

Si prega codesto Consiglio di voler esprimere il parere di cui all'art.5 comma 5 della Legge 84/94
Allegati:

- *- Adeguamento Tecnico Funzionale Porto Canale (sottozona H4)*
- *- Delibera di adozione del Comitato Portuale n.22 del 20/12/2021*
- *- Nota del 14/12/2021 (prot. n.27010) del Comune di Cagliari"*

Al riguardo, si riportano di seguito ampi stralci della relazione generale dell'Adeguamento Tecnico Funzionale.

"[...]

1. PREVISIONI del PIANO REGOLATORE PORTUALE per la SOTTOZONA "H4"

Il Piano Regolatore del porto di Cagliari è stato approvato dalla Regione Sardegna con Deliberazione n.32/78 del 15/09/2010.



Come indicato nelle Norme di Attuazione del PRP, la sottozona H4, localizzata nell'avamposto ovest del Porto Canale, è destinata al “Terminal Ro.Ro. tutto merci e rappresenta la necessaria fase complementare al Terminal Ro.Ro. misto, ubicato nel Porto Storico sui moli Sabaudo e Rinascita.

Il sistema degli attracchi potrà garantire l’ormeggio sino a sei navi, due delle quali potrebbero anche essere portarinfuse, tenuto conto degli spazi laterali dei primi due posti-nave al bordo del canale navigabile. L’attracco contiguo al canale d’ingresso del canale sarà destinato ad ospitare un bacino di carenaggio fino alle dimensioni di metri 250x50.

L’ampia disponibilità di piazzali garantirà l’operatività del sistema con qualunque fattore di contemporaneità” In essa 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	320.117
Indice di utilizzazione territoriale (Ut)	mq/mq	0,001
Superficie Lorda (Sl)	mq	320

[...]

2. PREVISIONI DI TRAFFICO DEL P.R.P.

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

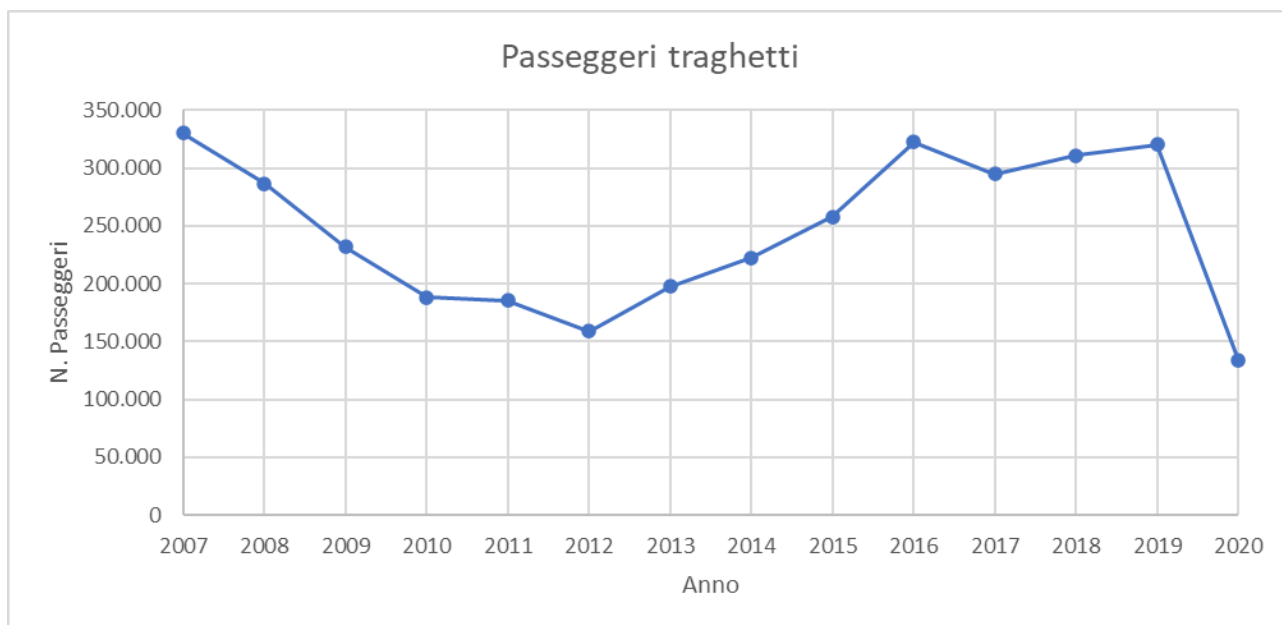
- *Previsione ottimistica: crescita 2008 e fino al 2011*
Traffico passeggeri +3,50% annuo
- *Previsione conservativa: crescita 2008 e fino al 2011*
Traffico passeggeri +2,50% annuo

Per gli anni successivi al 2011, considerando il non breve lasso di tempo che intercorreva rispetto alla data di elaborazione dei dati (anno 2006) e la difficoltà di stimare l'evoluzione delle diverse situazioni economiche e geopolitiche, erano stati previsti i seguenti incrementi più cautelativi:

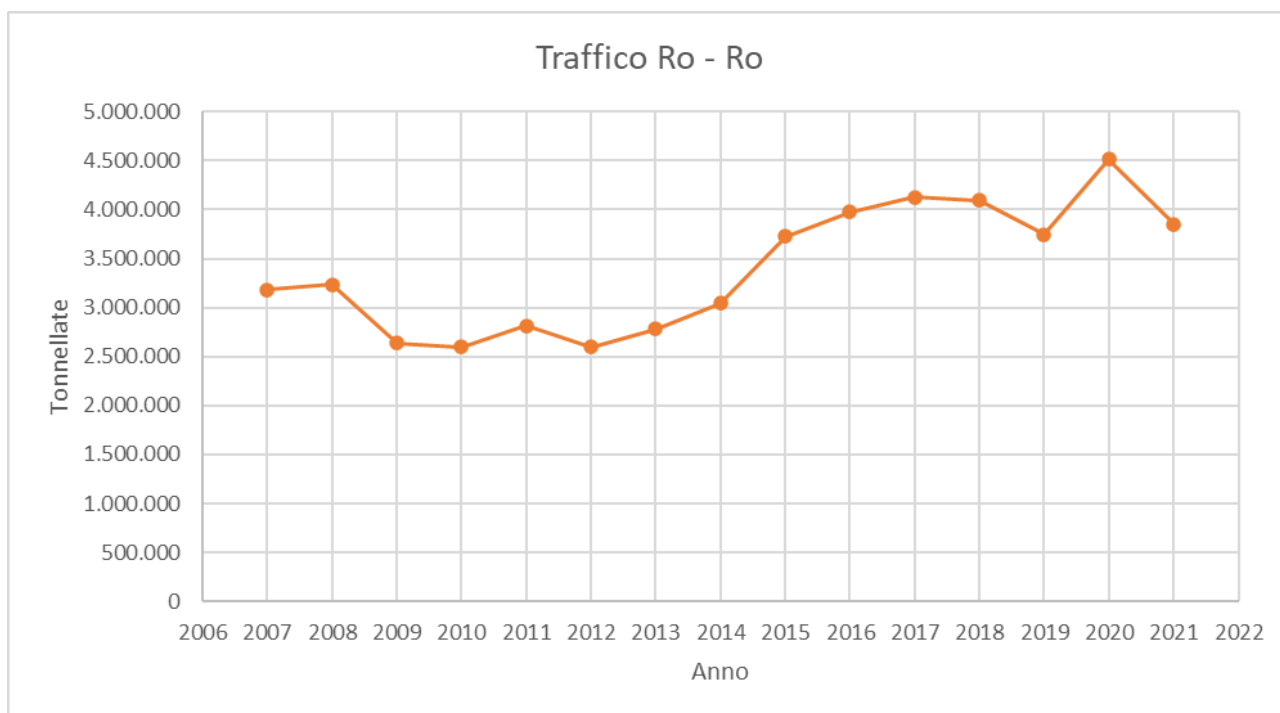
- *Previsione ottimistica: crescita dopo il 2011*
Traffico passeggeri +3,00% annuo
- *Previsione conservativa: crescita dopo il 2011*
Traffico passeggeri +2,00% annuo

3. TRAFFICI RO/RO E RO/RO-PAX NEL PORTO DI CAGLIARI

Il Porto di Cagliari negli anni ha visto decrescere il traffico passeggeri sino a 161.478 unità nel 2012. Vi è, poi, stato un incrementato e negli ultimi anni si è attestato intorno alle 300.000 unità (311.018 nel 2018, 320.090 nel 2019). Negli anni 2020 e 2021 il traffico passeggeri ha risentito della crisi emergenziale, ancora in atto, legata al Covid19 con una forte riduzione dei passeggeri (133.736 nel 2020 e 134.450 da gennaio a settembre 2021).



Il traffico Ro/Ro, al contrario, ha avuto una crescita pressoché costante arrivando, a 4.513.832 tonn nell'anno 2020 e subendo una leggera flessione nel 2021 (3.851.637 tonn al mese di settembre), a causa dell'attuale emergenza sanitaria.



Per il futuro si prevede un ulteriore incremento del traffico Ro/Ro, rappresentando Cagliari ed il suo hinterland il 60% circa dell'economia sarda e avendosi attualmente una maggiore specializzazione delle navi per i traffici Ro/Ro.

Al contrario, per il traffico passeggeri potrà verificarsi un ulteriore decremento, preferendo questi ultime tratte marittime più brevi quali la Olbia-Civitavecchia-Livorno e Porto Torres-Genova rispetto alle partenze da Cagliari per le medesime destinazioni, che necessariamente comportano il pernottamento.

4. PRESCRIZIONI DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LL.PP. SUL P.R.P.

Sul Piano Regolatore del Porto di Cagliari il Consiglio Superiore dei LL.PP., ai sensi dell'art.5, comma 3 della Legge 84/94, aveva espresso con voto n.43 del 04/08/2010 "favorevole avviso", subordinato a prescrizioni, raccomandazioni ed osservazioni.

In particolare, in merito alla realizzazione del Terminal Ro/Ro nell'avamposto ovest del Porto Canale (Sottozona H4) aveva segnalato quanto di seguito indicato:

- **ASPETTI IDRAULICO – MARITTIMI**

"si ribadisce la necessità di pervenire alla definizione di un più idoneo assetto planimetrico delle opere relative al terminale Ro/Ro nel bacino avamportuale del Porto Canale. Ciò alla luce di considerazioni sia relative ai livelli di agitazione interna nel bacino medesimo che connesse ai profili di funzionalità e sicurezza della accessibilità nautica della nave portacontainer di progetto. Allo scopo, sembra inevitabile la ricerca di una soluzione che individui una collocazione più arretrata e più protetta, anche se ciò dovesse eventualmente comportare un minor numero di accosti".

- **ASPETTI GEOTECNICI**

"La particolare conformazione geomorfologica di stagno costiero della ampia zona interessata dal nuovo piano, conferisce ai nuovi insediamenti caratteri di grande complessità geotecnica legati alle caratteristiche geotecniche dei terreni di imposta.

In tutta l'ampia fascia del territorio interessata dal nuovo piano il sottosuolo risulta infatti costituito, per molti metri di spessore, da alternanze di strati a grana fina e finissima associati alla diffusa presenza di materiale organico.

La eccezionale bassa consistenza dei diversi termini e la compressibilità del materiale organico pongono inusuali problemi geotecnici di stabilità e di cedimenti delle opere.

In tale quadro, particolari accorgimenti progettuali e costruttivi dovranno essere adottati nella collocazione dei nuovi interventi infrastrutturali previsti, con particolare riferimento a quelli del Porto Canale (approfondimenti canale, banchinamenti e retrostanti colmate).

Con altrettanta accortezza dovranno essere di volta in volta studiati tutti i problemi connessi con i nuovi carichi e sovraccarichi indotti dalle diverse destinazioni d'uso e con gli interventi di approfondimento degli attuali fondali.

Per questi ultimi, proprio a causa della bassissima consistenza dei terreni, dovranno essere affrontati delicati problemi di stabilità dei fronti di scavo e soprattutto di interazione con le esistenti opere infrastrutturali delle banchine esistenti.

(.....)

Si rammentano, inoltre, la necessaria individuazione di adeguate soluzioni progettuali finalizzate a conferire adeguate caratteristiche di resistenza meccanica e di deformabilità ai terreni di colmata, prima della esecuzione delle opere di pavimentazione.

Tutto quanto sopra osservato, evidentemente, potrà riverberare possibili significativi riflessi sulle analisi costi-benefici degli interventi infrastrutturali sottesi dal piano, delle quali si dovrà tener opportunamente conto in fase di programmazione delle opere (preliminarmente all'accertamento della loro fattibilità tecnico-economica), anche allo scopo di ricalibrarne, se del caso, le assegnate priorità temporali”.

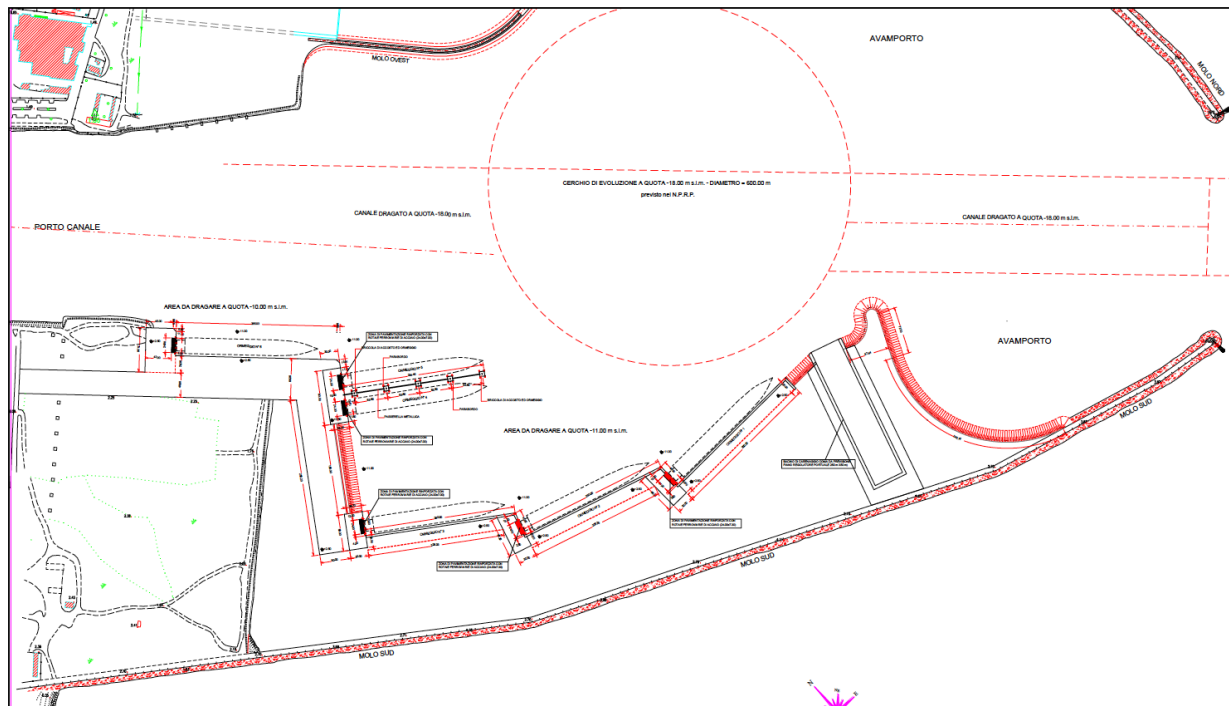
[...]

5. ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE DEL 2015

Al fine di ottemperare alle succitate prescrizioni del Consiglio Superiore dei LL.PP., nel 2015 è stato predisposto un Adeguamento Tecnico Funzionale sulla base del progetto predisposto dal Provveditorato Interregionale alle OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna, cui era stato affidato l'incarico di predisporre la progettazione del Terminal Ro/Ro con convenzione rep.1692 del 07/12/2009.

La soluzione progettuale, il cui lay-out riportato di seguito, rappresenta un buon compromesso tra operatività, funzionalità e gestione del Terminal (numero elevato di accosti, ampia flessibilità, costi di gestione contenuti) e aspetti ambientali e sistema portuale (possibilità di conferire i materiali dragati con buone caratteristiche meccaniche nelle aree dove devono essere realizzati i piazzali e di quelli non idonei nelle cassa di colmata ricavata a tergo delle fasce pavimentate del Terminal).

Detta configurazione era stata ritenuta idonea anche in relazione ai percorsi dei mezzi Ro Ro ed era risultata la più soddisfacente sotto il profilo del risparmio di carburante e, pertanto, di minor inquinamento ambientale.



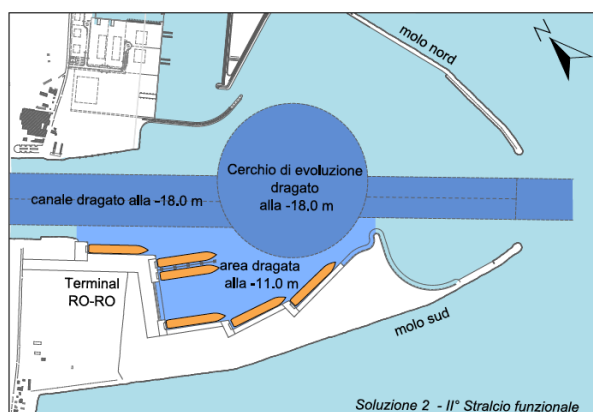
- Planimetria di progetto -

Sulla configurazione progettuale sopra indicata è stato a suo tempo sviluppato lo “Studio di agitazione interna”, come raccomandato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. nel voto n.43/2010 sul P.R.P.:

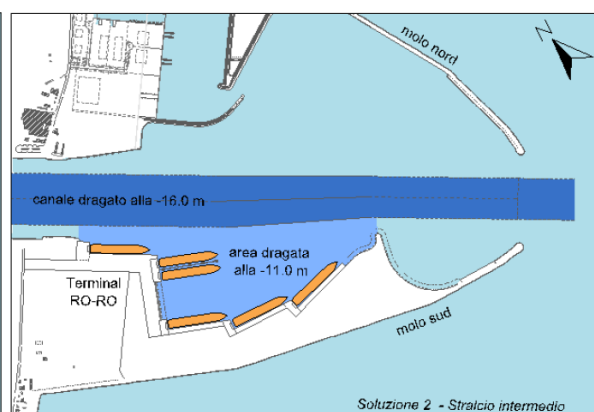
“(.....) definizione di un più idoneo assetto planimetrico delle opere relative al terminale Ro/Ro nel bacino avamportuale del Porto Canale. Ciò alla luce di considerazioni sia relative ai livelli di agitazione interna nel bacino medesimo che connesse ai profili di funzionalità e sicurezza della accessibilità nautica della nave portacontainer di progetto”.

Lo Studio ha analizzato due configurazioni:

1. La **prima** tiene conto delle previsioni di Piano per il Porto Canale con l'approfondimento del canale d'accesso da -16 m a -18 m s.l.m.m e la realizzazione del secondo bacino di evoluzione, in corrispondenza degli avamporti, a -18 m;
2. La **seconda** senza le previsioni sopra indicate, considerando, pertanto, esclusivamente l'attuale profondità del canale d'accesso pari a -16 m s.l.m.m.



- Configurazione 1. con previsioni di Piano -



- Configurazione 2. con situazione attuale -

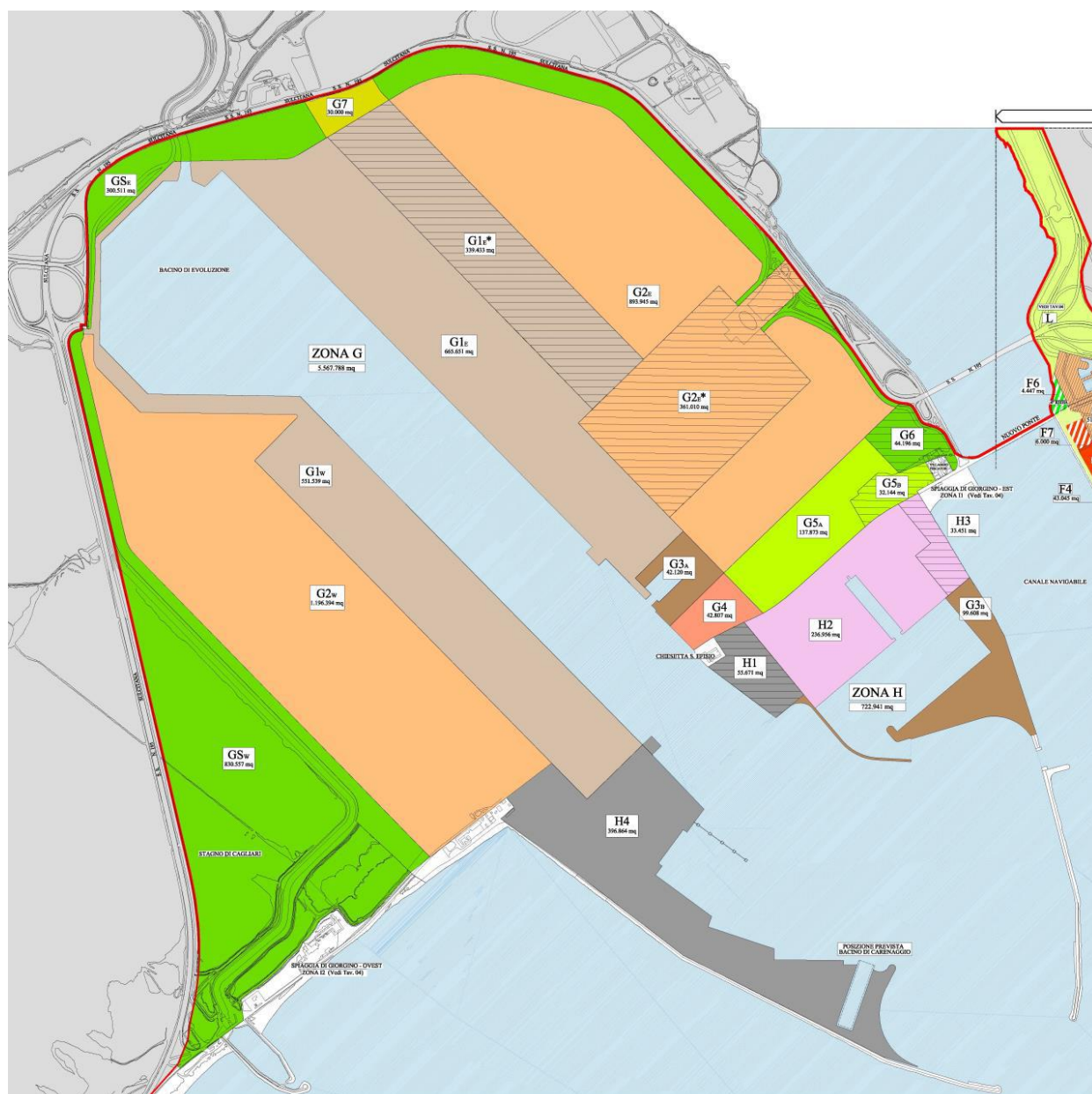
I risultati dello Studio hanno evidenziato che la configurazione di cui al punto 1. (che tiene conto delle previsioni di Piano: approfondimento del canale e realizzazione del 2° bacino di evoluzione) garantisce, “per tutte le condizioni di moto ondoso simulate, valori dell’altezza d’onda residua nelle aree di evoluzione ed in corrispondenza degli ormeggi inferiori ai 50 cm, che non condizionano l’operatività del terminale”.

*Per la **configurazione di cui al punto 2.** (in assenza dei dragaggi previsti nel Piano e, pertanto, nelle condizioni attuali) lo Studio evidenzia che il modesto incremento dei valori dell’altezza d’onda “non pregiudica l’operatività del terminale”.*

Tenuto conto di quanto sopra, il progetto stato predisposto sulla base della seconda configurazione, senza prevedere il bacino di evoluzione. Ciò sia per motivi di natura economica sia per problemi legati alla gestione dei materiali di dragaggio ed all’individuazione di spazi sufficienti per il loro deposito.

Sul succitato Adeguamento Tecnico Funzionale il Consiglio Superiore dei LL.PP. ha espresso avviso favorevole con voto n.20 del 22/09/2015 e la Regione Sardegna lo ha approvato con Deliberazione della Giunta n.8/16 del 19/02/2016.

La nuova configurazione di Piano del PRP nel Porto Canale, a seguito dell’approvazione del succitato A.T.F., è quella di seguito indicata:



7. OSSERVAZIONI SUL PROGETTO

7.1 Ministero dell'Ambiente e dei beni Culturali

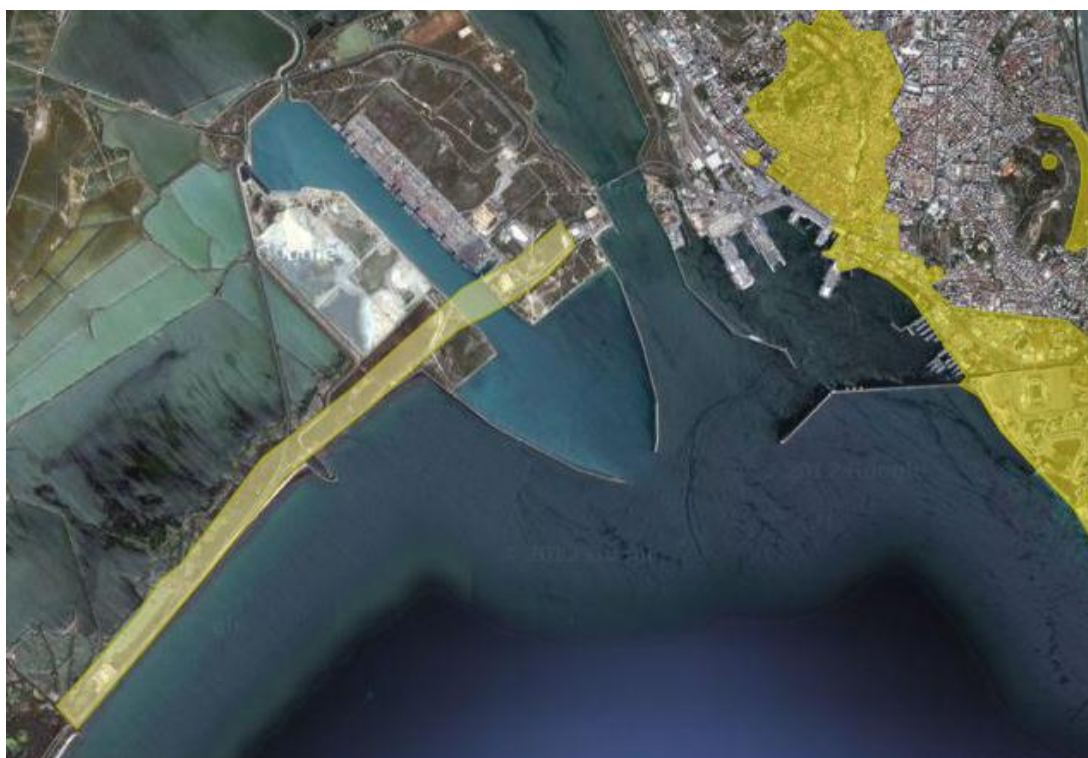
Dalle interlocuzioni avute con la Commissione Tecnica VIA/VAS e col Ministero dei Beni Culturali sono emerse diverse esigenze per la tutela ambientale e paesaggistica e sono state chieste a tal fine sul progetto del 1° lotto alcune integrazioni.

In particolare, è stato chiesto dai competenti uffici dei suddetti Ministeri:

- a) Approfondire le qualità paesaggistiche dell'area di cui al vincolo ex DM 01/03/1967 e individuare le azioni opportune per tenere comunque conto nel progetto degli elementi caratteristici ancora esistenti nell'area vasta soprattutto come aspetti percettivi e di visuali panoramiche ancora possibili, in particolare verso la spiaggia di La Plaja adiacente al progetto e verso la chiesa di S. Efisio e relativa area di compensazione a verde.*

A tal fine l'Ente aveva rappresentato che dall'avamposto ovest non è visibile la spiaggia di La Plaja ancora esistente sul tratto di costa esterno alle dighe foranee del Porto Canale, in quanto la sua visuale è impedita oltre che dalla diga foranea stessa, anche dai fabbricati esistenti, di proprietà privata e sui quali l'Ente non ha alcuna competenza. È, invece, fruibile la visuale sull'altro lato del canale del bene identitario costituito dalla chiesa di S. Efisio.

Pertanto, aveva proposto il mantenimento della visuale verso il suddetto bene e verso la città prevedendo una fascia di rispetto della larghezza di 100 m su ambo i lati della SS195, coincidente con la zona del vincolo di cui al DM 01/03/1967.



- VINCOLO ex DM 01/03/1967 –



- IN VERDE FASCIA DI RISPETTO DELLA LARGHEZZA COMPLESSIVA DI 200 m –

Detta fascia di rispetto occupa parte della zona G1W del PRP, destinata a “piazzi e banchine polifunzionali”. Per detta zona le norme di attuazione del Piano non ammettono volumetrie e, pertanto, la suddetta previsione di mantenere la visuale verso l’altro lato del canale d’accesso può essere attuata conformemente allo stesso.

Occupi, inoltre, parte della zona G2W, destinata a “funzioni portuali-industriali e servizi logistici”, e parte della zona H4, destinata al Terminal Ro Ro (in cui le volumetrie ammesse sono minime).

b) Specificare se fossero previsti edifici a servizio degli utilizzatori del Ro/Ro (per esempio: bar, servizi igienici, ecc.).

A tal fine l’Ente aveva comunicato che avrebbe integrato il progetto prevedendo l’ubicazione di strutture dedicate agli operatori del settore, quali security portuale, zona ristoro e servizi igienici.

7.2 Capitaneria di Porto e operatori del settore

Sono state, inoltre, avviate delle consultazioni con tutti i soggetti pubblici e privati interessati al progetto per valutare, stante il tempo trascorso dall’inizio della progettazione, la rispondenza del medesimo alle loro esigenze.

Durante le succitate consultazioni è stata manifestata dalla Capitaneria di Porto e dagli operatori del settore (come risulta dai relativi verbali, rispettivamente del 27/12/2017 e del 20/12/2017) l’esigenza di realizzare l’intervento complessivo, in quanto i n.4 ormeggi previsti nel progetto del 1° lotto risultavano oramai insufficienti per soddisfare i traffici Ro Ro, tenuto conto delle caratteristiche, in parte non più idonee, degli ormeggi del Porto Vecchio e dell’esigenza di utilizzare questi ultimi anche per le navi da crociera.

8. PROGETTAZIONE DEL NUOVO TERMINAL RO RO

Tenuto conto che il Provveditorato non ha potuto dare la propria disponibilità ad integrare la progettazione già predisposta, stante la notevole mole di lavoro ed il personale insufficiente per

potersi dedicare a detta attività in tempi certi, l'Ente con Decreto n.494 del 21/12/2021, a seguito di espletamento di procedura aperta ex art.60 del D.Lgs 50/2016, ha affidato al RTP Interprogetti Srl, Seacon Srl, Consorzio stabile Engeko Srl, Ambiente Spa, Soc. GES – Geotechnical Engineering Services S.r.l., Soc. Geoservizi Srl, Ing. Sebastiano Carta l'incarico di adeguare alle normative vigenti ed ai nuovi prezziari il progetto già predisposto e di progettare l'intervento complessivo così come da configurazione di PRP approvata con l'ATF del 2015.

Il succitato RTP ha predisposto il progetto definitivo dell'intera opera di cui di seguito è riportata la planimetria.

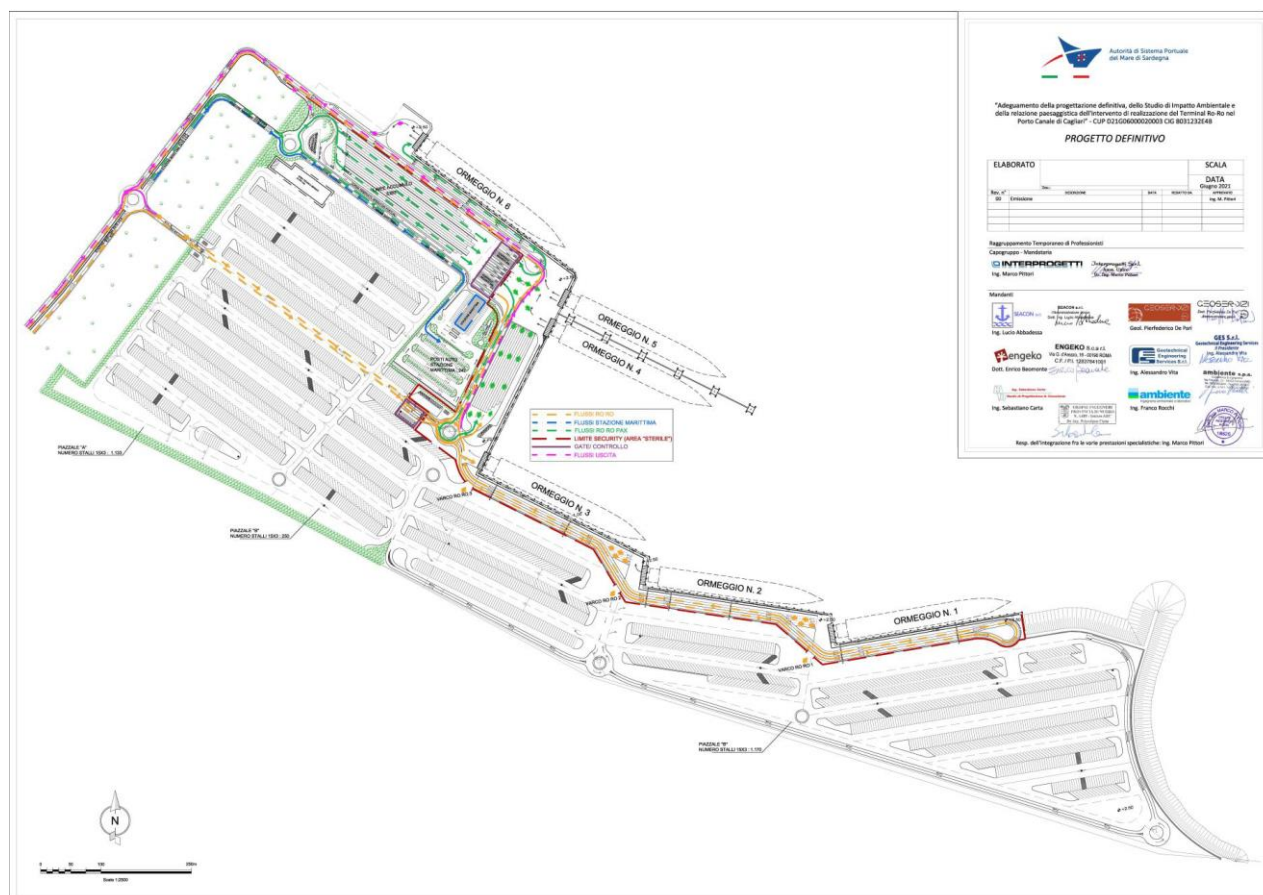
Il progetto prevede la realizzazione di n.6 accosti e dei relativi piazzali, nonché il dragaggio degli specchi acquei antistanti sino alla profondità di -11 m s.l.m. per le manovre di accosto e di ormeggio. Dei 6 accosti uno è previsto lungo il canale, gli altri sono ricavati negli specchi acquei dell'avamporto ovest. Il primo, della lunghezza di 270 m con dente di attracco poppiero largo 45 m, è stato ottenuto attraverso la parziale resecazione del terrapieno esistente.

Ciò è conforme alle previsioni di Piano che prevedono l'allargamento del canale di circa 50 m (dai 320 m attuali a 370 m).

Gli altri tre ormeggi sono stati previsti perpendicolarmente alla diga foranea di ponente, mediante l'avanzamento di circa 150 m dell'attuale linea di riva dell'avamporto ovest: quello più vicino alla diga foranea ha una lunghezza di 250 m circa ed una larghezza di 40 m; gli altri due, più vicini al canale e della larghezza complessiva di 90 m, sono ottenuti col posizionamento di n.6 briccole metalliche su pali collegate da una passerella, anch'essa metallica, disposta perpendicolare alla banchina stessa.

A tergo dei suddetti ormeggi è, inoltre, prevista la realizzazione di piazzali operativi per l'incolonnamento dei semirimorichi e/o delle auto dei passeggeri.

Gli ultimi due ormeggi, della larghezza di 40 m e della lunghezza di 250 m, sono realizzati "lungo" la diga foranea ad una distanza media da essa di circa 135 m.



Per garantire l'operatività dei nuovi attracchi Ro-Ro è stato previsto il dragaggio a quota -11.00 m s.l.m.m. dello specchio acqueo prospiciente i nuovi attracchi fino al limite del canale di navigazione già scavato a quota -16.00 m s.l.m.m.

I sedimenti provenienti dai dragaggi del progetto verranno depositati nella cassa di colmata ricavata a tergo delle fasce pavimentate del terminal, utilizzando la frazione sabbiosa per la realizzazione dei piazzali operativi degli attracchi, nonché nella casse di colmata presenti nella sponda ovest del Porto Canale.

Al fine di tener conto delle caratteristiche geotecniche dei materiali su cui deve essere realizzato l'intervento (aspetto attenzionato anche dal Consiglio Superiore dei LL.PP. nel voto n.43 del 04/08/2010 sul P.R.P.), è stato previsto su tutti i piazzali e nell'impronta delle banchine un trattamento con pali di ghiaia esteso fino allo strato sabbioso-calcarenitico (fino a circa -9,00 m da l.m.m., 11,0 m da p.c.), quindi interessando anche i fanghi di fondale.

L'intervento verrà completato con gli arredi di banchina (vitte da 100 tonn, parabordi) ed opere a verde di mitigazione.

9. PROPOSTA DI ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

Il traffico Ro Ro-pax viene movimentato attualmente nel Porto Storico di Cagliari.

Tuttavia, le caratteristiche fisiche del Porto (profondità dei fondali, numero di ormeggi e, in alcuni casi, la ridotta altezza della banchina rispetto al l.m.m.) non consentono di poter ricevere tutto il traffico.

Pertanto, si renderà necessario ancor di più negli anni a venire accogliere parte del suddetto traffico nel Terminal Ro Ro, da realizzarsi nel vicino Porto Canale.

Per assicurare una maggiore flessibilità di utilizzo delle strutture portuali, come peraltro più volte raccomandato dal Consiglio Superiore LL.PP., si rende necessario pertanto integrare le funzioni della zona H4 (Terminal Ro Ro tutto merci), prevedendo di potervi ormeggiare anche navi Ro Ro-pax.

Ciò consentirà, inoltre, di limitare il congestionamento della viabilità cittadina col traffico Ro Ro, essendo il Porto Storico interamente circondato da aree urbanizzate, non avendo un collegamento diretto con la rete viaria sarda (al contrario del Porto Canale).

Vi è, inoltre, un problema, difficilmente risolvibile, di insufficienza di aree di sosta di preimbarco e postsbarco.

Pertanto, la proposta è, di fatto, un'integrazione funzionale per prevedere l'accoglimento nel Terminal Ro Ro anche di parte del traffico Ro Ro-pax.

Occorre, inoltre, tener conto delle esigenze manifestate da parte delle Pubbliche Amministrazioni e degli operatori del settore, che dovranno trasferirsi nel Porto Canale, in una riunione tenutasi in data 22/07/2021, cui hanno fatto seguito delle note riportanti le seguenti esigenze in termini di superficie di locali per svolgere le attività di competenza:

1. Ufficio Security AdSP 60 mq
2. Ufficio delle Dogane di Cagliari (nota prot. n.17786 del 18/08/2021) 21 mq
3. Guardia di Finanza (nota prot. n.16532 del 02/08/2021): n.5 uffici, n.1 spogliatoio, n.1 locale per armadi blindati per la custodia delle armi, locali per servizi igienici; garitta per l'insediamento del posto di controllo fisso in prossimità del varco doganale centrale
4. Agenave (nota prot. n.16047 del 26/07/2021) 200 mq
5. Grimaldi Sardegna (nota prot. n.17926 del 20/08/2021) 200 mq
6. Cagliari Ro Ro Terminal Srl (nota prot. n.17208 del 09/08/2021): allo stato attuale l'Impresa dispone di n.1 capannone (destinato al deposito merci) di 470 mq circa, 7, 50 m,

3.510 mc; n.1 capannone (destinato ad officina) di 550 mq circa, 7, 50 m, 4.095 mc; n.1 prefabbricato modulare (adibito a spogliatoio) di 104 mq circa, h 3,85 m, 300 mc; n.1 prefabbricato modulare (adibito a spogliatoio) di 88 mq circa, h 3,05 m, 250 mc; n.1 prefabbricato modulare (adibito a ufficio operativo) di 118 mq circa, h 3,05 m, 340 mc. Con la nota di cui sopra richiedono, in funzione anche dello sviluppo dei traffici, di poter disporre di una superficie coperta di circa 1.325 mq per una cubatura di 8.500 mc.

Come già evidenziato, le norme di attuazione del PRP vigente prevedono un indice di utilizzazione territoriale pari a 0,001 mq/mq, corrispondente ad una superficie edificabile di 396 mq.

Al contrario, le esigenze manifestate dagli operatori del settore Agenave e Grimaldi Sardegna e dalle Pubbliche Amministrazioni operanti in ambito portuale richiedono, invece, una superficie calpestabile di circa 2.100 mq, corrispondente ad una volumetria minima di circa 11.000 mc.

Occorre, inoltre, prevedere i volumi tecnici per la realizzazione di una cabina elettrica a servizio del Terminal e di una cabina elettrica richiesta da Terna Spa per la trasformazione da alta a media tensione, che è stata dimensionata anche in funzione di una futura elettrificazione delle banchine, e che a tal fine ha trasmesso degli elaborati da cui si evince l'esigenza di poter disporre di circa 8.000 mq e di una superficie edificabile di 250 mq.

Complessivamente occorre, pertanto, una superficie utile di circa 9.000 mq, corrispondente ad un indice di utilizzazione territoriale di 0,023 mq/mq.

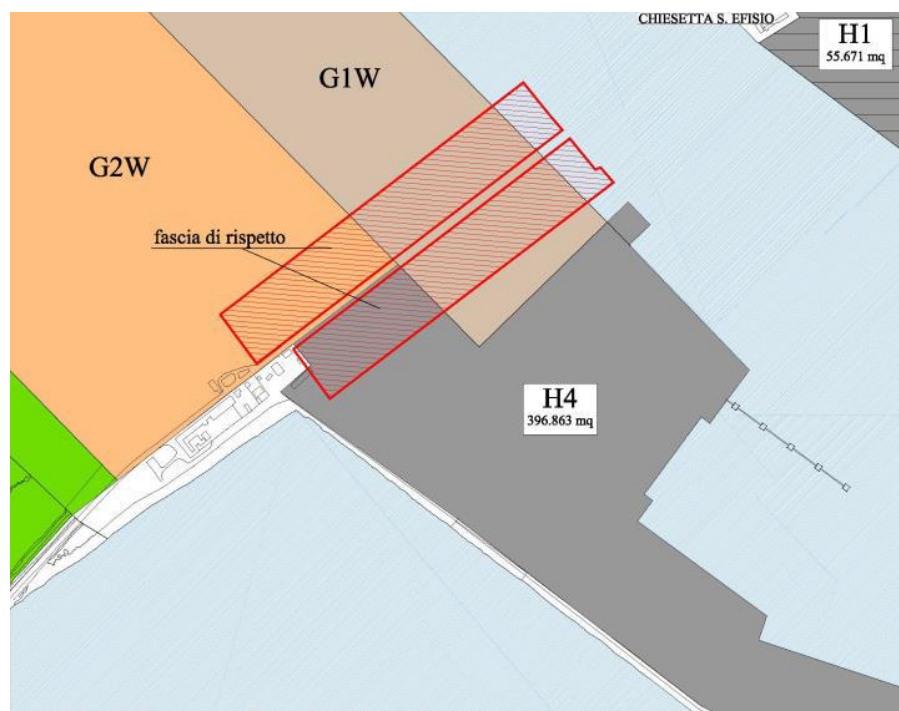
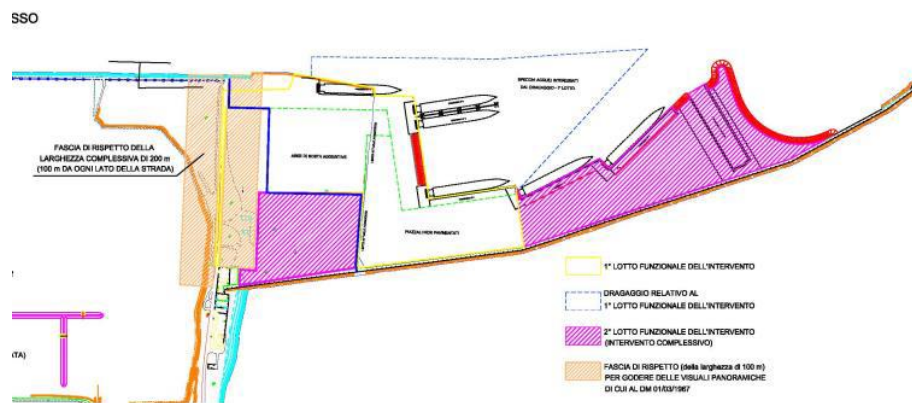
Si propone, dunque, una modifica delle Norme di Attuazione con un incremento dell'indice di utilizzazione territoriale da 0,001 mq/mq a 0,023 mq/mq, occorrente per i motivi suesposti ossia per garantire la funzionalità del Terminal.

A tal fine, sono state previste:

- Una Stazione Marittima, della superficie complessiva di 3.125 mq distribuita su due piani, avente un'altezza massima di 11,00 m e una cubatura di 17.200 mc circa;
- Le strutture necessarie per garantire i controlli di security e per i locali tecnici:
 - ✓ Garitte per controlli ai 4 accessi al Terminal 235 mq/cad (h 4,00 m)
 - ✓ Box per controlli ai 18 accessi alla zona di security 10 mq/cad (h 2,60 m)
 - ✓ Cabine elettriche e di trasformazione 2.500 mq (h 4,00 m)
 - ✓ Cabina primaria Terna Spa 250 mq

Sempre nelle Norme di Attuazione occorre prevedere una fascia di rispetto di 100 m su ambo i lati del prolungamento della SS195, che rimanga ineditata potendosi realizzare unicamente la viabilità di accesso al Terminal ed i relativi sottoservizi.

Ciò al fine di tener conto di quanto rappresentato dall'allora Ministero dei beni Culturali nella procedura di VIA del 1° lotto dell'intervento, che ha chiesto il riconoscimento delle qualità paesaggistiche di cui al DM 01/03/1967 che riconosce nella "spiaggia della Plaia in Cagliari, [non più esistente con la realizzazione negli anni '80 del Porto Canale] una zona di notevole interesse pubblico perché costituisce un esteso belvedere dal quale si gode la vista di un ampio specchio di mare fra i promontori di Pula e della Sella del Diavolo, nonché, verso terra, la visuale di un quadro limitato dai monti di Pula, comprendente in primo piano lo stagno e le saline dette di Macchiareddu, decreta la zona sita nel territorio del comune di Cagliari".



- FASCIA DI RISPETTO DI 200 m -

[...]

Le Norme di Attuazione vengono, pertanto, modificate come indicato nel documento allegato alla presente relativamente ai seguenti aspetti:

1. Parametri di edificabilità della sottozona.

I parametri del vigente PRP consentono la realizzazione di modestissimi volumi tecnici (indice di utilizzazione territoriale 0,001 mq/mq). Dalla ricognizione delle esigenze di tutti i soggetti operanti in ambito portuale, si ritiene che i succitati parametri debbano essere modificati come sotto riportato per rendere pienamente funzionale il Terminal:

<i>Superficie territoriale (St)</i>	<i>mq</i>	<i>396.864 (*)</i>
<i>Indice di utilizzazione territoriale (Ut) (**)</i>	<i>mq/mq</i>	<i>0,023</i>
<i>Superficie Lorda (Sl)</i>	<i>mq</i>	<i>9.000</i>
<i>Altezza massima permessa nella sottozona</i>	<i>m</i>	<i>11,50</i>

(*) *Detta superficie territoriale è stata incrementata con l'ATF approvato nel 2015*

- 2. *Previsione nelle norme di attuazione di una fascia della larghezza complessiva di 200 m che costituisce una zona di rispetto su cui non può essere realizzata alcuna volumetria, nonché altre strutture ad eccezione della viabilità di accesso al Terminal Ro Ro e relativi sottoservizi, per ottemperare alla richiesta dell'allora Ministero dei Beni Culturali.***
- 3. *Integrazione della destinazione d'uso della sottozona H4, prevendo l'ormeggio nel nuovo Terminal oltre che delle navi Ro Ro tutto merci anche, qualora necessario, di quelle Ro Ro-pax.***

Si ritiene che la suddetta modifica costituisca un Adeguamento Tecnico Funzionale, in quanto finalizzato a perseguire gli obiettivi del P.R.P. e, pertanto, non altera le scelte strategiche e la caratterizzazione funzionale delle aree portuali cui si riferisce.

L'A.T.F. di cui sopra costituisce un adattamento indispensabile del P.R.P. a seguito delle esigenze manifestate dai soggetti, pubblici e privati, operanti in Porto (Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, agenti marittimi, imprese portuali).

Si rappresenta, in ogni caso, che l'incremento dell'indice di utilizzazione territoriale risulta irrilevante, tenuto conto delle dimensioni dell'area (quasi 40 ettari) e del fatto che si stanno considerando le esigenze di soggetti che avrebbero, comunque, dovuto operare nel Terminal e che, quindi, non vanno ad aumentare il carico urbanistico gravante sulla zona, e già valutato in sede di VAS.

Si rappresenta che il progetto del Terminal Ro Ro è stato recentemente finanziato con i fondi complementari al PNRR.

[...] ”

Alla relazione generale sono annessi i seguenti allegati

ALLEGATI:

- *Voto n.43 del 04/08/2010 del CSLLPP sul P.R.P.*
- *Tavola n.3 del P.R.P. approvato con DGR n.32/78 del 15/09/2010*
- *Adeguamento Tecnico Funzionale del 2015*
- *Note con l'allora Ministero dell'Ambiente e dei Beni Culturali durante la procedura di VIA sul 1 lotto del progetto del Terminal Ro Ro:*
- *Nota MIBACT del 28/07/2016 (prot. n.6423)*
- *Nota MATTM del 11/10/2016 (prot. n.24731)*
- *Nota AdSP del 20/03/2017 (prot. n.3089)*
- *Nota MIBACT del 14/04/2017 (prot. n.4130)*
- *Verbale del 20/12/2017 (osservazioni sul progetto del 1° lotto da parte degli operatori del settore)*
- *Verbale del 27/12/2017 (osservazioni sul progetto del 1° lotto da parte della Capitaneria di Porto)*

- *Nota del 18/08/2021 (prot. n.17786) dell'Ufficio delle Dogane di Cagliari*
- *Nota del 02/08/2021 (prot. n.16532) della Guardia di Finanza*
- *Nota del 26/07/2021 (prot. n.16047) di Agenave*
- *Nota del 20/08/2021 (prot. n.17926) della Grimaldi Sardegna*
- *Nota del 09/08/2021 (prot. n.17208) dell'impresa portuale Cagliari Ro Ro Terminal Srl*

C. LA DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA

A seguito della riunione tenutasi in data 20 gennaio 2022, tra i rappresentanti dell'AdSP MdS e la Commissione, nella quale sono state illustrate le motivazioni alla base della proposta di ATF e fornito chiarimenti circa gli elaborati presentati, è scaturita la necessità di acquisire la documentazione aggiuntiva illustrata nel corso dell'incontro. Pertanto, con nota prot. n. 634 del 21.01.2022 la Commissione ha chiesto all'AdSP MdS le seguenti integrazioni:

1. *tavola riepilogativa dei vari ATF intervenuti successivamente alla approvazione del Piano Regolatore Portuale del 2010 con relative descrizioni;*
2. *corrispondenza intercorsa tra l'Autorità di Sistema Portuale ed il Ministero dell'Ambiente e dei Beni Culturali - Punto 7) Osservazioni sul progetto, della Relazione Tecnico Illustrativa.*

L' AdSP MdS in data 24.01.2022 ha inviato la nota, prot. 1521, di riscontro con cui ha trasmesso la seguente documentazione

- *Tavola dei diversi ATF intervenuti successivamente all'approvazione del P.R.P. (avvenuta in data 15.09.2010), scheda di sintesi e singoli ATF con relativo voto di codesto Consiglio;*
- *Corrispondenza intercorsa con l'allora Ministero dell'Ambiente e dei Beni Culturali nell'ambito della procedura di VIA del 1° lotto funzionale del Terminal Ro Ro.*

con allegati:

- *ATF;*
- *Nota MATTM del 11.10.2016*
- *Nota ex AP del 20.03.2017*
- *Nota MIBACT del 14.04.2017*

Al riguardo, si riportano:

1. l'elenco degli ATF del Porto di Cagliari già approvati e la relativa tavola:

A. Porto Canale – Avamporto est: distretto cantieristica

Anno 2011 (parere n.106 CSLLPP)

- *Parziale modifica, a seguito della progettazione dell'intervento, delle opere marittime previste dal PRP nell'avamporto est del Porto Canale*

B. Porto Canale – Avamporto ovest: Terminal Ro Ro

Anno 2015 (parere n.20 CSLLPP)

- *Parziale modifica, a seguito della progettazione dell'intervento, delle opere marittime previste dal PRP nell'avamporto ovest del Porto Canale*

C. Porto Canale – Zona Franca

Anno 2019 (silenzio assenso)

- Individuazione di un'area portuale (G1E*), che mantiene l'originaria destinazione (sottozona G1E) e ne assume anche di nuove coincidenti con quelle delle aree retrostanti (sottozona G2E).

L'ATF si reso necessario per poter gestire con maggior flessibilit  delle aree portuali su cui, per richiesta della Regione Sardegna, stata in parte realizzata una Zona Franca

D. Porto Storico e Porto Canale

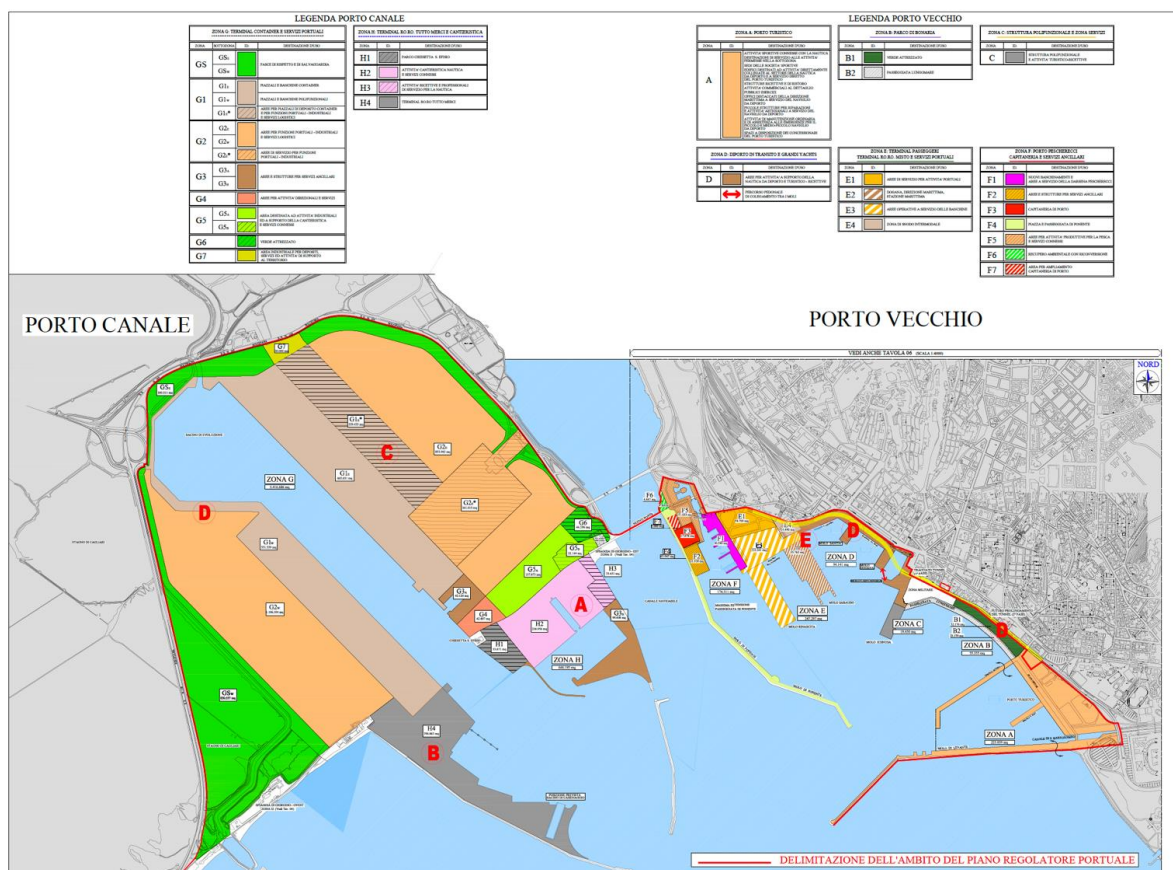
Anno 2020 (parere n.58 CSLLPP)

- Porto Storico: zona D
 - Modifica delle norme di attuazione (incremento dell'altezza ed applicazione in ambito portuale della normativa regionale vigente in materia di "Piano Casa")
 - Integrazione della destinazione d'uso per quanto concerne i pubblici esercizi
- Porto Storico: sottozona B1
 - Previsione di installazione di strutture facilmente amovibili per lo svolgimento dei servizi ammessi nella zona, per una volumetria complessiva di 700 mc
- Porto Canale: sottozone G1W e G2W
 - Riduzione parziale della sottozona G1W e contestuale ampliamento della sottozona G2W
 - Modifica delle norme di attuazione relativamente alle aree destinate a verde e parcheggio pubblico


E. Porto Storico: zona D ed E

Anno 2021 (parere n.10 CSLLPP)

- Stralcio della realizzazione dello sporgente sul Molo Sabauda, lato di levante
- Parziale ampliamento della zona D e contestuale riduzione della zona E



2. un estratto della nota con l'allora Ministero dell'Ambiente e dei Beni Culturali durante la procedura di VIA sul 1° lotto del progetto del Terminal Ro-Ro.


Ministero
dei beni e delle attività culturali e del turismo
DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
Servizio V

Prot. n. 11759
Class. 34.19.04 / fasc. ABAP (nuovo) 80
Allegati: 3

Roma, 14/4/2017

All'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna (Autorità Portuale di Cagliari)
(info@pec.porto.cagliari.it)
(alessandra.mannai@pec.porto.cagliari.it)

Al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali
Divisione II – Sistemi di valutazione ambientale
[ID_VIP 3390]
(dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

Al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare
Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS
[ID_VIP 3390]
(ctva@pec.minambiente.it)

Alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio
per la città metropolitana di Cagliari e le province di Oristano e Sud Sardegna
(mbac-sabap-ca@mailcert.beniculturali.it)

Oggetto: CAGLIARI – Porto di Cagliari – Realizzazione del Terminal Ro-Ro del Porto Canale – 1° Lotto funzionale.
Procedura riferita al Decreto legislativo n. 152/2006 – VIA.
Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna (Autorità Portuale di Cagliari) (già Autorità Portuale di Cagliari)

1. Documentazione Integrativa del 20/03/2017 per il MATTM. Comunicazione della DG ABAP;

[...]

Il Progetto Definitivo, in ultimo trasmesso il 20/03/2017, presenta quale sostanziale modifica dell'“Intervento previsto in progetto” (cfr. Tav. 4 – Allegato 10) la creazione di una nuova area interna all'esistente SIC destinata alla sosta dei semirimorchi (“Aree di sosta aggiuntive” – cfr. Tav. 01bis) e la previsione di edifici destinati a servizi (cfr. Tav. 23 – Allegato 12), oltre che l'aver definitivamente inserito nel progetto complessivo del Ro-Ro il “bacino di carenaggio” quale intervento del successivo 2° Lotto.

Ancora, si prevede oggi di creare una “Fascia di rispetto (della larghezza di 100 m) per godere delle visuali panoramiche di cui al DM 01/03/1967” (cfr. Tav. 01bis – Allegato 4), di cui tuttavia manca una qualsiasi configurazione con una progettazione definitiva e la sua considerazione all'interno dell'area identificata quale “Intervento previsto in progetto” (cfr. Tavole 4, 22, 23, 24 – Allegato 10) e quindi da realizzarsi con il presente 1° Lotto funzionale. Si deve anche rilevare come il Q.R. Progettuale (pp. 122-123) e il Q.R. Ambientale (pp. 336-337) non abbiano subito un adeguato aggiornamento con la descrizione della nuova suddetta “Fascia”.

Quanto sopra relativo alla “Fascia” risulta, al contrario, elemento di particolare rilevanza per la compatibilità paesaggistica dell'intervento proposto fin dal suo 1° Lotto funzionale, stante che il relativo rimando ad una fase successiva (non ancora puntualmente definita, visto che la stessa non è neanche ricompresa nel relativo 2° Lotto funzionale – cfr. Tav. 01bis, Allegato 4; cfr. anche Q.R. Progettuale, pp. 85-88) comporterebbe l'insorgenza di una chiara incompatibilità del progetto presentato con gli elementi riconosciuti dal DM 01/03/1967.

Nel merito si deve anche osservare come la suddetta “Fascia” risulti molto più ridotta in estensione rispetto a quella prevista dal Piano del Consorzio CASIC quale “Verde consortile – Fascie di rispetto” (cfr. anche DGR n. 16/24 del 28/03/2017, Tavola 1B; ovvero, Q.R. Programmatico, pp. 65-69, 69-71), la quale

3


Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo
Servizio V “Tutela del paesaggio”
Via di San Michele, 22, 00153 Roma - TEL. 06/6723.4554 - FAX 06/6723.4416
www.beap.beniculturali.it
e-mail PEC: mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it
e-mail PEC - Servizio V: mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it

12/04/2017



Ministero

dei beni e delle attività culturali e del turismo

DIREZIONE GENERALE ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO

Servizio V

appare molto più corrispondente alla necessità di preservare un consono "fronte mare" in corrispondenza dell'originaria linea di costa.

CONSIDERATO

La richiesta di parere sulla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) si inquadra all'interno delle disposizioni di legge in materia di strumenti di pianificazione portuale, ex art. 6 del D.lgs. 169/2016, che ha riformato l'art. 5 della Legge 84/1994, poi modificato dall'art. 48 del D.lgs. 76/2020 e nell'ambito degli indirizzi metodologici e procedurali delle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale" (marzo 2017).

Si richiama qui la nota circolare del Presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 26 febbraio 2021, prot. n. 2127, inviata alle Autorità di Sistema Portuale in merito all'espressione del parere sugli ATF con la quale " ... si conferma che questo Consesso sta procedendo all'esame e al rilascio del relativo parere degli adeguamenti tecnico-funzionali (ATF) attualmente presi in carico, indipendentemente dalla tempistica riaffermata, da ultimo, con il D.L. "Semplificazioni" ...".

Premesso quanto sopra in termini generali, la Sezione procede, quindi, ad effettuare l'esame di merito della documentazione trasmessa dall'AdSP MdS ai fini della formulazione del parere.

ASPETTI AMMINISTRATIVI E PROCEDIMENTALI

a. Atto di approvazione dell'ATF, da parte del Comitato di Gestione dell'AdSP MdS

Dalla documentazione in atti, si rinviene la delibera n° 22 del 20.12.2021 del competente Comitato di Gestione di approvazione dell'"Adeguamento Tecnico Funzionale Porto Canale Sottozona H4 (Terminal Ro-Ro tutto merci). Di seguito è riportato uno stralcio di detta delibera.

" [...]

"IL COMITATO DI GESTIONE

[...]

CONSIDERATA *la necessità di apportare alcune modifiche non sostanziali al Piano Regolatore Portuale di Cagliari, approvato con DGR n. 32/78 del 15.09.2010 e n.18/13 del 20.05.2014, relativamente alla sottozona H4 destinata a "Terminal Ro Ro tutto merci", al fine di tener conto delle esigenze rappresentate dagli operatori del settore e dalle pubbliche amministrazioni che dovranno operare nel nuovo Terminal Ro Ro;*

VISTA *la Proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale*

di Cagliari Porto Canale Sottozona H4 (Terminal Ro Ro tutto merci);

CONSIDERATO *che l'A.T.F. proposto introduce variazioni non significative nelle norme di attuazione del piano, non contrastanti con gli strumenti urbanistici vigenti in ambito comunale; non apporta nessuna modifica alle previsioni del P.R.P. ed finalizzata al conseguimento degli obiettivi previsti dallo strumento pianificatorio;*

VISTA *la nota n. 23860 del 18.12.2018, con la quale è stata trasmessa al Comune di Cagliari la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale di Cagliari Porto Canale Sottozona H4;*

ACQUISITO *il parere favorevole del Comune di Cagliari Prot. n. 0349774 del 14.12.2021 alla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale di cui trattasi;*

ACQUISITO *il consensus dell'Organismo di partenariato della risorsa mare nella seduta del 20 dicembre 2021;*

PRESO ATTO *dell'esito della discussione e della votazione odierne in merito all'argomento;*

ACCERTATA *la presenza del numero legale;*

VERIFICATA *la presenza del numero legale in sede di votazione;*

DELIBERA

all'unanimità, di approvare l'Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale di Cagliari - Porto Canale Sottozona H4 che, allegato alla presente delibera, ne diventa parte integrante e sostanziale.

La presente delibera sarà pubblicata sul sito istituzionale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, sezione Amministrazione Trasparente/Provvedimenti/Provvedimenti organi di indirizzo politico."

b. Atto amministrativo del comune di Cagliari di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti

Si rinviene in atti, la nota del 14.12.2021 prot. 27010/21 a firma del dirigente del servizio pianificazione strategica e territoriale del comune di Cagliari, indirizzata all'AdSP MdS, protocollata in ingresso al n. 349774/2021 del 14.12.2021, con cui il comune comunica che:

"Con nota prot. n. 0332111/2021 del 26/11/2021 l'Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna ha richiesto il parere sull'adeguamento tecnico funzionale della sottozona H4, del Piano regolatore portuale di Cagliari.

Preso atto che l'A.T.F. delle Norme di Attuazione del P.R.P. prevede le seguenti modifiche:

- la fascia di rispetto di 100 m, su ambo i lati del prolungamento della SS195, deve rimanere ineditata potendosi realizzare unicamente la viabilità di accesso al Terminal ed i relativi sottoservizi, al fine di tener conto della "spiaggia della Plaia in Cagliari, una zona di notevole interesse pubblico perché costituisce un esteso belvedere dal quale si gode la vista di un ampio specchio di mare fra i promontori di Pula e della Sella del Diavolo, nonché, verso terra, la visuale di un quadro panoramico limitato dai monti di Pula, comprendente in primo piano lo stagno e le saline dette di Macchiareddu";*
- un incremento dell'indice di utilizzazione territoriale da 0,001 mq/mq a 0,02 mq/mq, necessario a garantire la funzionalità del Terminal.*

- *l'integrazione della destinazione d'uso della sottozona H4, prevedendo l'ormeggio nel nuovo Terminal oltre che delle navi Ro Ro tutto merci anche, qualora necessario, di quelle Ro Ro-pax.*

Tutto ciò premesso, si comunica in linea tecnica, per quanto di competenza, il parere favorevole alla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale della sottozona H4 del Piano Regolatore Portuale di Cagliari, che non risulta in contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti."

ASPETTO DI METODO

a) Ammissibilità all'esame

Come già anticipato, gli indirizzi metodologici e procedurali relativi alle proposte di adeguamento tecnico-funzionale si rinvencono nelle *"Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale"* (marzo 2017).

Nel caso all'esame, la Sezione è dell'avviso che la proposta di adeguamento tecnico-funzionale di che trattasi appare coerente con il dettato normativo di cui al comma 5 dell'articolo 5 della legge 21 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii. e con l'indirizzo metodologico e concettuale fornito dalle *"Linee guida"*. Infatti, la proposta medesima attiene a:

- *"modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali"*, in quanto introduce funzioni compatibili con quelle già esistenti nella medesima area portuale.
- *"modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne"* senza alterare l'assetto generale di piano, in quanto prevede adattamenti del P.R.P. utili sia per ottemperare alla richiesta del Ministero dell'Ambiente e dei Beni Culturali sia a seguito delle esigenze manifestate da altri soggetti, pubblici e privati, operanti in Porto (Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, agenti marittimi, imprese portuali).

La proposta di ATF prevede di modificare le Norme di Attuazione relativamente ai seguenti aspetti:

1. Parametri di edificabilità della sottozona.

I parametri del vigente PRP sono così modificati per rendere pienamente funzionale il Terminal:

		PRP 2010	ATF 2021
Superficie territoriale (St)	mq	320.117	396.864 (*)
Indice di utilizzazione territoriale (Ut)	mq/mq	0,001	0,023
Superficie Lorda (Sl)	mq	320	9.127
Altezza massima permessa nella sottozona	m	-	11,50

(*) Detta superficie territoriale è stata incrementata con l'ATF approvato nel 2015

- 2. Previsione nelle norme di attuazione di una fascia di rispetto della larghezza complessiva di 200 m** sulla quale non può essere realizzata alcuna volumetria.
- 3. Integrazione della destinazione d'uso della sottozona H4**, prevedendo l'ormeggio nel nuovo Terminal oltre che delle navi Ro-Ro tutto merci anche di quelle Ro-Ro-pax.

b) Procedibilità

Il profilo di procedibilità, come indicato nelle “Linee Guida” valuta la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale in termini di completezza della documentazione tecnico-amministrativa a corredo.

Nel caso in esame, gli elaborati trasmessi nella proposta e nelle successive integrazioni appaiono tali da assicurare adeguata leggibilità.

ASPETTO DI MERITO (FONDATEZZA DELLA PROPOSTA)

Aspetti Urbanistici

Il vigente Piano Regolatore Portuale del porto di Cagliari è stato approvato con Deliberazione di Giunta Regionale della Regione Sardegna n. 32/78 del 15/09/2010 e n. 18/13 del 20.05.2014.

Le zone interessate dalla proposta A.T.F. ricadono nell'avamposto ovest del Porto Canale, sottozona H4, che come indicato nelle norme di attuazione del PRP è destinata al “*Terminal Ro-Ro. tutto merci e rappresenta la necessaria fase complementare al Terminal Ro-Ro. misto, ubicato nel Porto Storico sui moli Sabauda e Rinascita*”

Il P.R.P. aveva programmato sul Molo Sabauda, in previsione di un aumento del traffico passeggeri su navi di linea Ro-Ro, la realizzazione di un centro intermodale, grazie alla presenza in piazza Matteotti, nelle vicinanze del Molo, della stazione ferroviaria e dei bus dell'ARST, mettendo pertanto a disposizione dei passeggeri altre due differenti modalità di trasporto in prossimità dell'ormeggio della nave.

L'atteso incremento del traffico passeggeri non si è però verificato, in parte per la concorrenza del vettore aereo e in parte per la minore competitività delle tratte marittime che il Porto di Cagliari offre ai passeggeri, rispetto a quelli dei Porti di Olbia e Porto Torres.

Di contro, a causa dell'incremento registratosi sui traffici Ro-Ro, è aumentata l'esigenza di spazi portuali per la sosta dei semirimorchi, nonché la necessità di allontanare ed alleggerire l'impatto del traffico pesante sulle arterie della viabilità cittadina.

Con l'ATF l'Autorità Portuale intende allocare nell'area H4 oltre alle funzioni Ro-Ro merci anche quella dei traffici Ro-Ro-pax sia per assicurare una maggiore flessibilità di utilizzo delle strutture portuali, sia per ridurre il congestionamento della viabilità cittadina col traffico Ro-Ro, essendo il Porto Storico interamente circondato da aree urbanizzate e non avendo un collegamento diretto con la rete viaria sarda (al contrario del Porto Canale).

Pertanto, la proposta è, di fatto, un'integrazione funzionale per prevedere l'accoglimento nel Terminal Ro-Ro anche del traffico Ro-Ro-pax ed a tal fine l'AdSP propone di incrementare anche i parametri di edificabilità per consentire l'inserimento degli edifici a servizio degli utilizzatori del Ro-Ro e rispondere alle esigenze degli operatori.

L'incremento dell'indice di utilizzazione territoriale, sopra citato, è modesto anche in considerazione delle dimensioni dell'area e costituisce un adattamento del P.R.P. a seguito delle esigenze manifestate da vari soggetti, pubblici e privati, operanti in Porto (Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, agenti marittimi, imprese portuali) e delle raccomandazioni scaturite dalle interlocuzioni avute con la Commissione Tecnica VIA/VAS e col Ministero dei Beni Culturali.

Infine, nonostante costituisse atto non più necessario ai fini della procedibilità nel riconoscimento della fattispecie di ATF ai sensi del C.5, Art. 5 della L.84/1994, la Sezione prende atto del fatto che il comune di Cagliari ha espresso parere favorevole all'approvazione degli interventi proposti nel presente ATF, ed ha rilasciato pertanto dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti con nota del 14.12.2021 prot. 27010/21 a firma del dirigente del servizio pianificazione strategica e territoriale del Comune di Cagliari (protocollata in ingresso dall'*AdSP MdS* al n. 349774/2021 del 14.12.2021).

Aspetti Ambientali di carattere procedimentale

Il Piano regolatore portuale del porto di Cagliari è stato adottato dal Comitato portuale con deliberazione n. 40 del 29.5.2009, integrato con le prescrizioni dettate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (parere n. 43 del 4.8.2010), corredato del parere di Verifica di assoggettabilità a Valutazione ambientale strategica del Servizio valutazioni impatti e incidenze ambientali - SAVI (determinazione n. 375 del 18.4.2014) della Regione Sardegna, e approvato con deliberazione n. 18/13 del 20.5.2014 della Regione Sardegna.

Il PRP è, infatti, una tipologia di piano da sottoporre a Valutazione ambientale strategica (VAS) ai sensi dell'art. 6 comma 2a del d.lgs. 152/2006.

Il PRP del porto di Cagliari è stato oggetto di una prima approvazione con deliberazione di Giunta regionale n. 32/78 del 15.9.2010, poi annullata in ragione del mancato rispetto dell'iter amministrativo previsto dall'art. 5, commi 3 e 4, della legge n. 84/1994, ovvero per il fatto che il parere motivato di VAS del Piano, rilasciato dal SAVI (determinazione n. 462 del 26.4.2010), era stato emesso prima del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (parere n. 43 del 4.8.2010).

L'Avvocatura distrettuale dello Stato ha consentito una nuova trasmissione degli atti al SAVI, comprensivi del parere del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici. Il SAVI si è espresso con un parere di assoggettabilità a VAS, escludendo che le prescrizioni del Consiglio Superiore potessero apportare modifiche tali da incidere sulla VAS del Piano già effettuata.

Con riferimento all'applicazione della disciplina in materia di VIA, il porto di Cagliari ricade nella tipologia compresa al p.to 11 dell'Allegato II della Parte Seconda del d.lgs. n. 152/2006 (progetti di competenza statale), che individua i porti, più specificatamente "Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, nonché porti con funzione turistica e da diporto quando lo specchio d'acqua è superiore a 10 ettari o le aree esterne interessate superano i 5 ettari oppure i moli sono di lunghezza superiore ai 500 metri. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per navi traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse."

Pertanto, le singole opere ricadenti negli ambiti di PRP sono state, nel corso degli anni, sottoposte a VIA di competenza statale.

Nel 2015, l'allora Autorità Portuale ha sottoposto all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici una proposta di ATF in adeguamento alle prescrizioni dallo stesso impartite nel 2010 sul PRP. Per quanto concerne gli aspetti ambientali, il voto n. 20/2015 indirizzava l'Autorità di Sistema Portuale ad intraprendere, per il progetto sotteso dall'ATF stesso, la procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA.

Nel 2016, l'Autorità Portuale ha formulato una istanza ai fini del procedimento di VIA (art. 23 del d.lgs. 152/2006) per il progetto denominato "Realizzazione del terminal Ro-Ro del Porto Canale – 1° lotto funzionale". Su tale progetto, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo hanno richiesto integrazioni ed approfondimenti.

A causa delle problematiche legate all'annullamento della originaria autorizzazione paesaggistica del 1981 sul progetto del Porto Canale, che hanno determinato una dilatazione dei tempi per l'ottenimento del decreto di compatibilità ambientale per l'intervento del Terminal Ro-Ro – 1° lotto funzionale, nonché per l'ulteriore incremento dei traffici che nel frattempo si è sviluppato, l'Autorità di Sistema Portuale ha comunicato di voler ritirare il progetto per ripresentarlo adeguato alle esigenze sopraggiunte in ragione delle integrazioni e richieste formulate.

Attualmente, per l'ambito in esame "Sottozona H4" di PRP, non risultano essere stati ancora espressi provvedimenti di VIA statale.

Alla luce di ulteriori esigenze emerse nel corso del 2021 così come rappresentate dall'Autorità di Sistema Portuale nella proposta in esame, si rende necessario un adeguamento al PRP.

Nel condividere la proposta, ascrivibile alla fattispecie di ATF, si rammenta che il progetto che discenderà dalle previsioni del presente ATF, dovrà essere sottoposto al procedimento di VIA ai sensi dell'art. 23 del d.lgs. 152/2006, poiché l'archiviazione del 2018 non ha consentito l'espressione finale di un provvedimento di compatibilità ambientale.

Inoltre, il progetto presentato a VIA nel 2016 riguardava un 1° lotto funzionale molto ridotto in termini di capacità di ormeggi, in cui non erano presenti i piazzali operativi oggi considerati.

Aspetti Idraulico Marittimi

Il proponendo A.T.F. non altera la conformazione delle banchine, degli approdi e delle aree di manovra, né tantomeno la nave di progetto, fermo restando che le Ro-Ro-pax, non potranno avere dimensioni maggiori di quelle Ro-Ro previste nel progetto di Piano approvato e nel Progetto Definitivo, requisito facilmente se non implicitamente soddisfatto vista la similitudine dimensionale e manovriera delle stesse classi di navi in oggetto.

Il proponendo ATF rappresenta anche una opportunità di decongestionare il porto storico dal traffico Ro-Ro-pax (traghetti) separando quindi le funzioni ed alleggerendo anche il centro cittadino di Cagliari dal traffico veicolare che lo attraversa. Si raccomanda pertanto di pianificare il completo trasferimento nell'area H4 dei traffici Ro-Ro-pax, lasciando al porto Storico la funzione del traffico crocieristico.

In fase di definizione dell'assetto finale delle banchine e degli operatori dedicati si raccomanda una pianificazione delle linee e degli attracchi in modo tale da avere una suddivisione, per quanto possibile, fra attracchi dedicati alle Ro-Ro commerciali ed attracchi dedicati alle navi passeggeri, che tenga conto in modo dinamico anche della forte componente stagionale delle relative toccate e del numero di passeggeri. Conseguentemente e per quanto possibile, dovrà cercarsi nella destinazione delle aree a terra la separazione dei corridoi e delle aree di accesso e stazionamento destinate ai passeggeri, con relativa connessione ottimale alle parti di stazione marittima a tali funzioni dedicate.

Aspetti Trasportistici e Viabilità

La richiesta di Adeguamento Tecnico Funzionale propone la modifica del P.R.P. relativamente alla sottozona H4 del Porto Canale (destinato a Terminal Ro-Ro tutto merci), al fine di integrarne le

funzioni prevenendo di potervi ormeggiare anche navi Ro-Ro-pax. Pertanto, la proposta è, di fatto, un'integrazione funzionale avente l'obiettivo di poter ricevere nel Terminal Ro-Ro anche parte del traffico Ro-Ro-pax attualmente operante nel porto storico.

Rispetto alla tematica della viabilità e del traffico, la modifica non configura, su scala ampia, una sostanziale mutazione delle previsioni di esercizio riguardo all'accesso e all'egresso del traffico verso e dall'area urbana; tuttavia, tra gli obiettivi dichiarati, è evidenziata anche la possibilità di limitare il congestionamento della viabilità cittadina, essendo il Porto Storico interamente circondato da aree urbanizzate e non avendo un collegamento diretto con la rete viaria extraurbana (al contrario del Porto Canale). Tale finalità appare senz'altro vantaggiosa, ma dovrà essere coerentemente perseguita, anche da parte del Comune, nell'ambito del piano della mobilità sostenibile, in particolare con la previsione di percorsi e itinerari dedicati e differenziati rispetto all'accesso alle diverse funzioni portuali.

Per consentire l'efficace collegamento dell'area portuale alle reti di viabilità, si raccomanda inoltre, nell'attività di elaborazione dei progetti attualmente in corso di svolgimento, di approfondire e definire in dettaglio le sistemazioni viarie necessarie, ricorrendo ove necessario a verifiche riguardanti sia la geometria di progetto degli elementi stradali e delle intersezioni, sia la funzionalità rispetto alle previsioni di traffico che interesseranno tali elementi.

In particolare, poiché in corrispondenza del varco di accesso al terminal risulta al momento prevista una rotatoria di snodo, nella quale convergeranno anche strade a più corsie per senso di marcia e con presenza significativa di mezzi pesanti, si evidenzia la necessità di assicurare il rigoroso rispetto delle norme emanate con D.M. 19 aprile 2006 (con specifico riguardo alla tipologia di intersezioni ammesse in relazione alla classificazione dei tronchi stradali) e di eseguire le verifiche di inscrivibilità dei mezzi pesanti rispetto alle manovre di svolta previste nel nodo.

Infine, poiché l'integrazione delle funzioni con previsione anche di traffico Ro-Ro-Pax, come pure la previsione di trasferimento delle Pubbliche Amministrazioni e di altri operatori presso il Porto Canale, potranno comportare una certa promiscuità tra i mezzi in manovra nell'area portuale e i passeggeri in prossimità delle banchine, si evidenzia la necessità di individuare, distinguere e proteggere i percorsi dedicati alle diverse tipologie di utenza, adottando ogni necessario accorgimento volto a garantirne la sicurezza.

Altri aspetti / Aspetti della sicurezza della navigabilità

Esaminata la documentazione prodotta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna la Capitaneria di Porto del porto di Cagliari ha espresso il suo parere favorevole, condiviso dalla Sezione, ritenendo che la modifica oggetto dell'Adeguamento Tecnico Funzionale al P.R.P. non inficia sulla sicurezza della navigazione.

Per completezza di trattazione la Capitaneria ha rappresentato, altresì, che la realizzazione della Stazione Marittima unitamente alle strutture necessarie per garantire i controlli di security e per i locali tecnici, sono indispensabili nell'ambito delle attività di trasferimento del terminal Ro-Ro dal porto vecchio di Cagliari all'interno dell'avamposto Ovest del porto Canale.

Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione Seconda, all'unanimità/a maggioranza, è del

PARERE

- che la proposta, trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, avente ad oggetto "Adegamenti Tecnico Funzionali al Piano Regolatore del Porto di Cagliari", rientra tra le fattispecie di adeguamento tecnico-funzionale secondo le norme vigenti;

- che, al fine di perfezionare la presente procedura di adeguamento tecnico-funzionale, l'Autorità di Sistema Portuale dovrà adempiere a tutte le prescrizioni e tener conto delle raccomandazioni ed osservazioni di cui ai considerato del presente parere.

LA COMMISSIONE RELATRICE

(PIZZARI, SAMMARCO, RUOL, MESSINEO, SIMEONE, CANTISANI, KARRER, MAGGIORE, MARINI, CV
(CP) VALENTE, OTTOLENGHI)

Il Segretario:
F.to
(Luisa Ottolenghi)

Visto:
Il Presidente
F.to
(Pietro Baratono)

LA PRESENTE COPIA COMPOSTA DI N. 29 PAGINE È CONFORME
ALL'ORIGINALE ESISTENTE PRESSO LA SEGRETERIA DELLA SECONDA
SEZIONE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI.

Il Segretario