



Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici
Seconda Sezione

Adunanza del 23 luglio 2024

Protocollo n. 47/2024

OGGETTO: Affare n. 47/2024. Adeguamento Tecnico – Funzionale al Piano Regolatore del Porto di Cagliari. - Sottozona E2 del Porto Storico di Cagliari.

LA SEZIONE

VISTA l'istanza di esame e parere, ai sensi dell'art. 5, comma 5, della Legge 84/1994 e ss.mm.ii., sulla proposta di A.T.F. in oggetto, presentata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna con nota n. 18108 del 1.7.2024;

VISTA la nota prot. 10074 del 3.7.2024 con la quale è stata nominata la Commissione Relatrice;

ESAMINATI gli atti;

UDITA la Commissione relatrice (- OMISSIS -).

PREMESSO

Il presente parere tiene conto delle conclusioni della pre-istruttoria redatta da uno specifico Gruppo di lavoro, nominato dal Presidente della 2^a Sezione del CSLP con nota prot. n. 7737 dell'8.5.2024, che ha esaminato la documentazione preliminare inviata dall'AdSP del Mare di Sardegna con nota prot. n. 12277 del 6.5.2024. Dalle conclusioni della pre-istruttoria sono scaturite alcune osservazioni e richieste di chiarimenti inoltrate all'AdSP con nota prot. n. 8930 del 4.6.2024.

L'AdSP ha di conseguenza presentato, con la citata nota prot. n. 18108 del 1.7.2024, la documentazione definitiva della proposta di ATF, oggetto del presente parere, che si compone dei seguenti elaborati:

- Richieste della Polizia di Stato all'AdSP del Mare di Sardegna, e relativi riscontri.
- R.1 - Relazione tecnico-illustrativa – Porto Storico - Sottozona E2.
- Ristrutturazione immobile esistente ai fini della realizzazione di una centrale operativa regionale per i controlli di sicurezza di tutti i porti di competenza dell'AdSP del Mare di Sardegna. Progetto di fattibilità tecnico economica - Relazione - Sintesi.
- Nota del Comune di Cagliari – Servizio pianificazione strategica territoriale.

Seguono alcuni stralci della Relazione tecnico-illustrativa dell'ATF e delle integrazioni presentate dall'AdSP a seguito delle richieste del gruppo di lavoro incaricato della pre-istruttoria.

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA ATF

1. Zona E – Sottozona E2 del Piano Regolatore Portuale – posizionamento all'interno del Porto di Cagliari

La sottozona E2 del P.R.P. insiste sul Molo Sabaudo del Porto Storico di Cagliari e ne ricomprende gran parte delle aree.

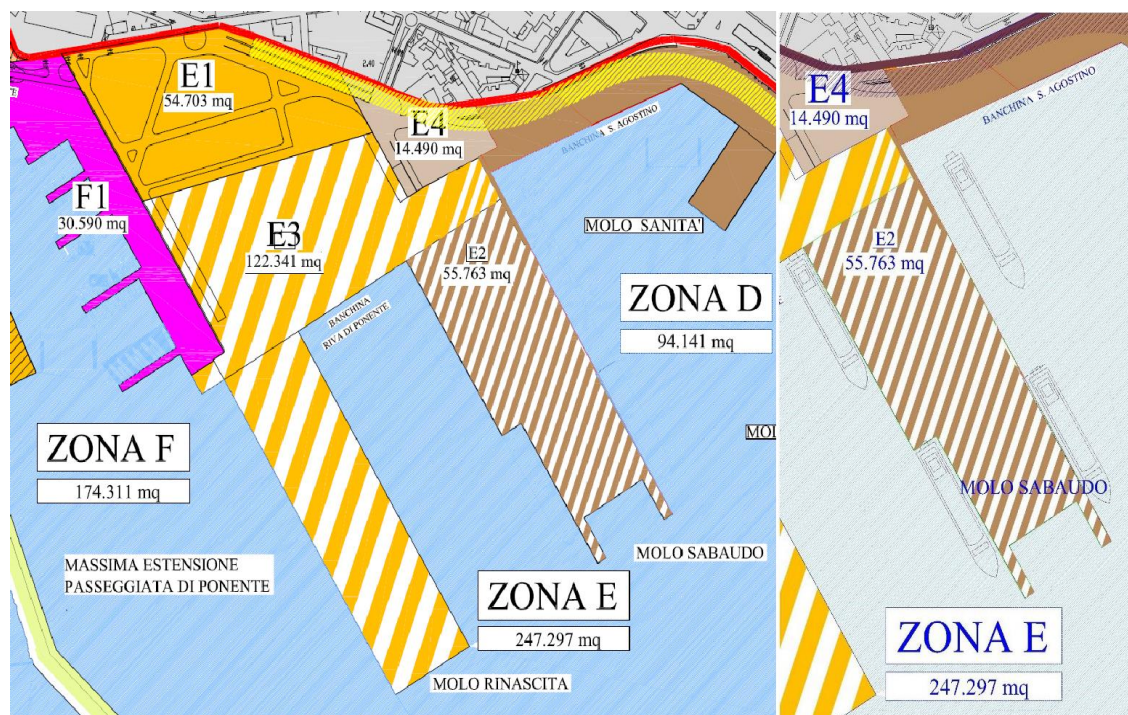


Figura 1: Zona E e sottozona E2 del P.R.P

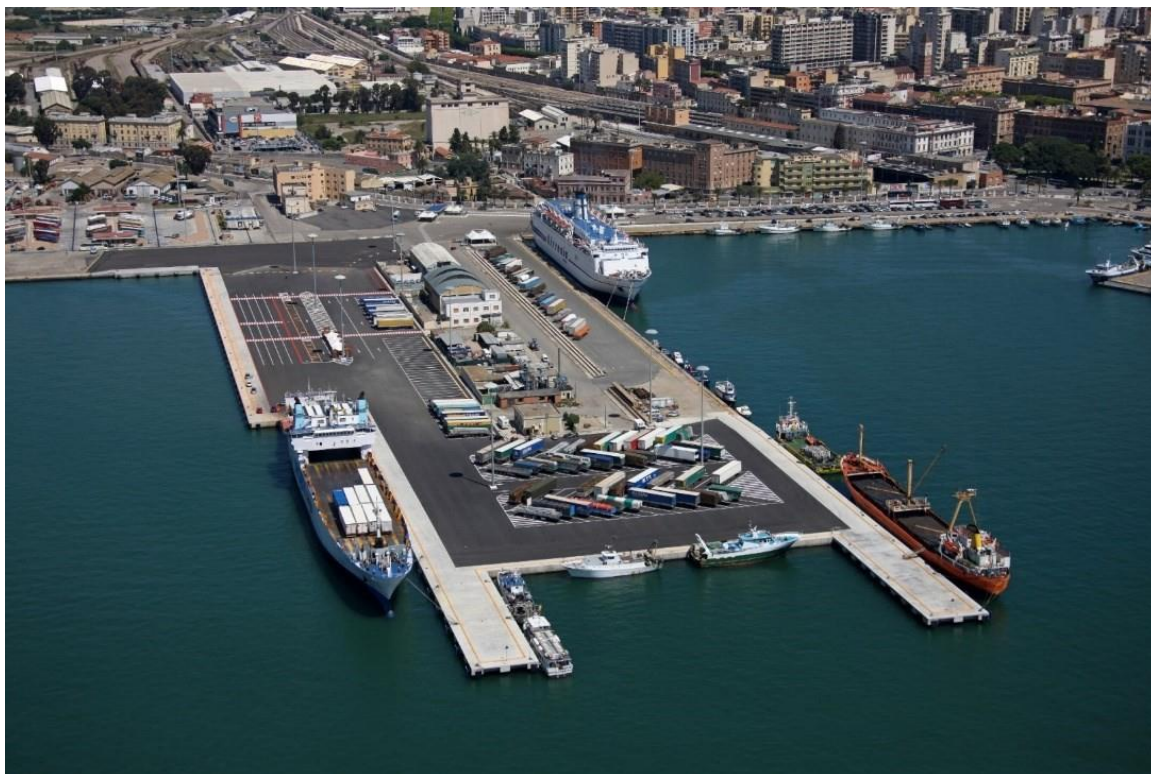


Figura 2: Molo Sabaudo - Porto Storico di Cagliari

Il Molo è situato nella zona ovest del Porto Storico di Cagliari in cui sono presenti i due più importanti sporgenti (Molo Sabaudo e Molo Rinascita) utilizzati per i traffici commerciali e per l'ormeggio delle navi da crociera di più grandi dimensioni che richiedono fondali di oltre 10 m.



Figura 3: Moli Sabaudo e Rinascita

Sul Molo Sabaudo possono essere ormeggiate contemporaneamente 3 navi Ro Ro / Ro Ro – pax, oltre a naviglio di vario tipo e a imbarcazioni di servizio nella darsena presente nella testata del Molo medesimo.

I suddetti ormeggi, così come quelli presenti alla radice del Molo Rinascita (lato est e lato ovest), vengono utilizzati per le navi di linea Ro Ro e Ro Ro-pax, che effettuano le tratte Cagliari – Civitavecchia, Cagliari – Napoli e Cagliari – Palermo.

La banchina del lato est del Molo ha una lunghezza di 485 m e consente l'ormeggio in radice di una delle predette navi. Il restante tratto di banchina, verso la testata, viene utilizzato per ormeggi vari, sulla base alle esigenze contingenti che possono verificarsi. Detta banchina è la meno utilizzata per le seguenti motivazioni:

- gli specchi acquei hanno una profondità minima di 7,31 m, non sufficienti per le navi di più grandi dimensioni che necessitano di fondali di almeno 8 m. Un eventuale dragaggio richiederebbe importanti lavori di consolidamento della banchina realizzata a massi sovrapposti;
- ridotta altezza del ciglio della banchina rispetto al l.m.m.. Ciò comporta un'inclinazione eccessiva della rampa poppiera (non compatibile col transito in sicurezza di mezzi e persone), anche durante la fase iniziale delle operazioni di scarico;
- la banchina su cui poggia la rampa poppiera della nave Ro Ro non è perpendicolare a quella su cui si affianca la nave. Ciò rende ancor più disagiata l'ormeggio.

Sul lato ovest, invece, insistono n.2 ormeggi di lunghezza, rispettivamente, pari a 245 m e 205 m, quest'ultimo consente l'ormeggio di una nave con rampa poppiera fino a 30 m.

I piazzali sono principalmente utilizzati per la sosta dei semirimorchi, destinati all'imbarco o provenienti dallo sbarco, nonché per le corsie di imbarco / sbarco delle autovetture con passeggeri al seguito.

La zona centrale del Molo, su cui insistono i fabbricati, è fisicamente separata dai piazzali e dotata di viabilità dedicata.

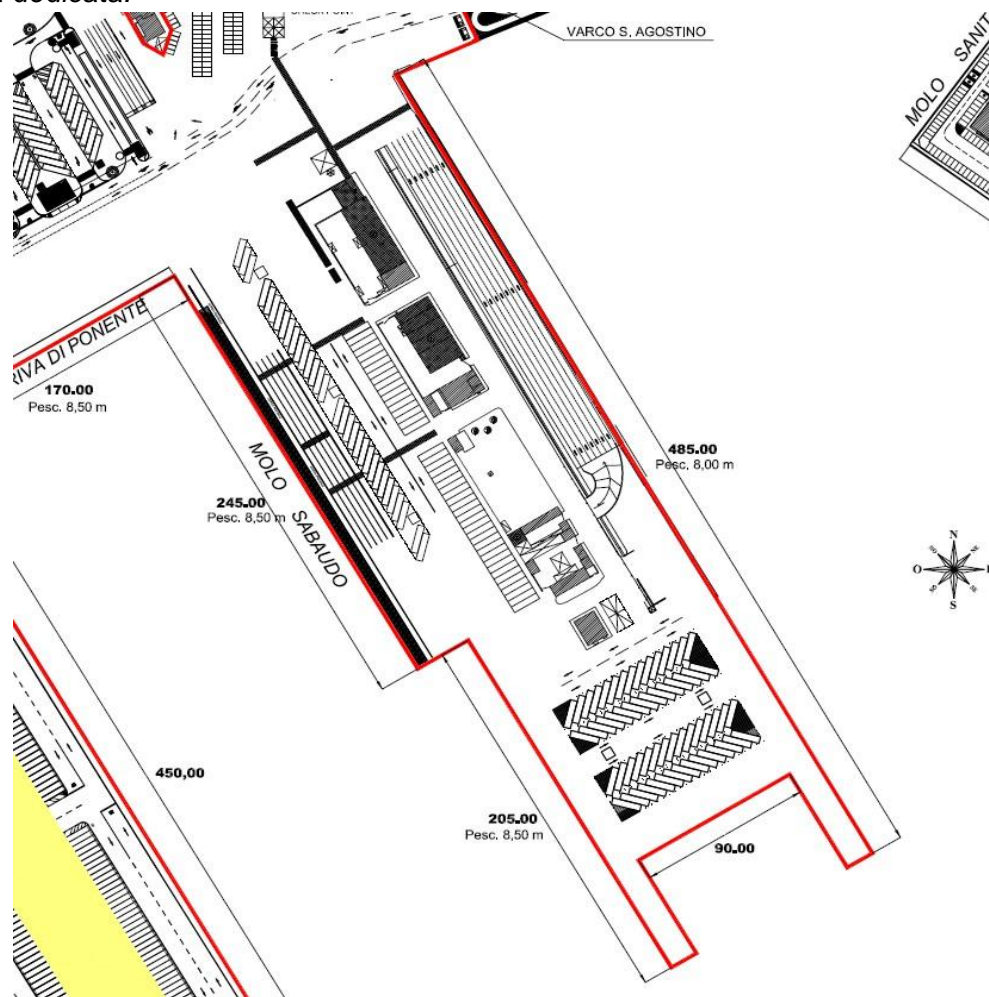


Figura 4: Banchine Molo Sabaudo

I fabbricati sono solo parzialmente utilizzati dalle forze di polizia operanti in porto (Polizia di Frontiera e Guardia di Finanza), nonché dagli ormeggiatori che hanno la loro sede sulla testata. L'ubicazione

dei predetti fabbricati è indicata nella Figura 5 di seguito riportata:

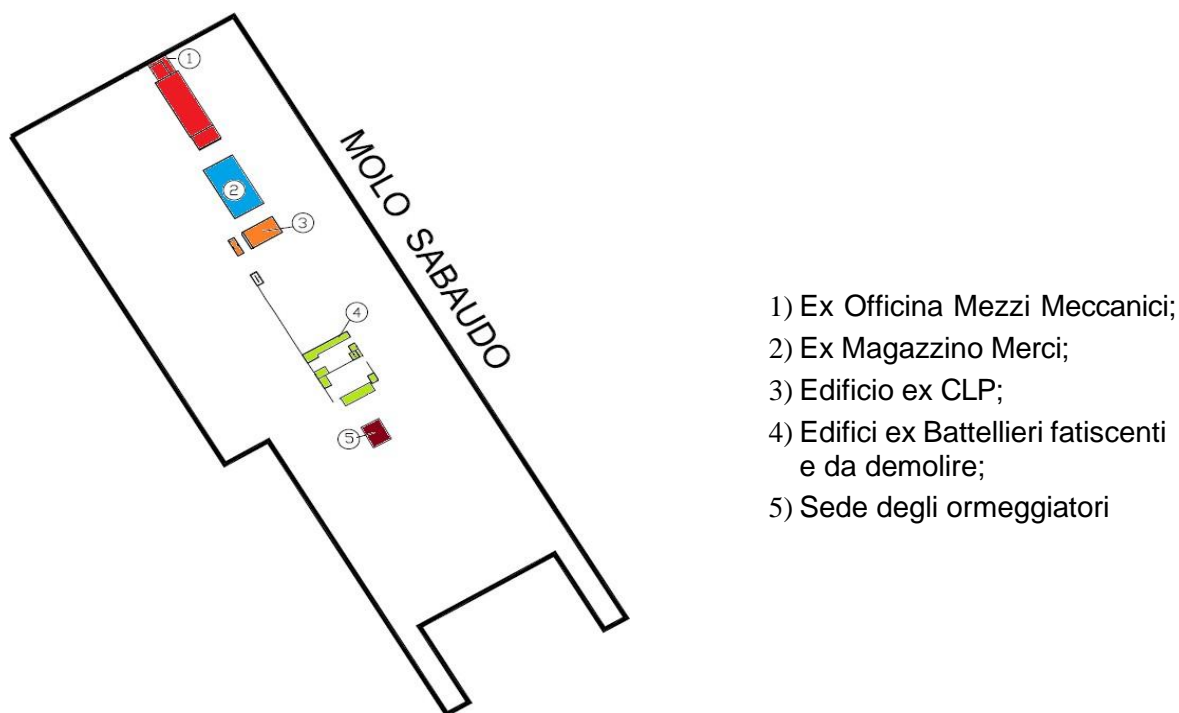


Figura 5: Tipologia ed ubicazione degli edifici sul Molo Sabaudo

Essi occupano una superficie di ca 2527 mq, per una volumetria complessiva di 15'415,767 mc.

Gran parte della succitata volumetria è costituita da due capannoni: l'officina ex Azienda Mezzi Meccanici (superficie ca 63,00 x 15,00 m e altezza media pari a ca 5,5 m) e l'ex magazzino Merci (superficie ca 36,00 x 20,00 m e altezza pari a 8 m).

Lo stato di conservazione e la loro conformazione consentono un utilizzo solo parziale. Per il loro pieno sfruttamento sarebbero necessari interventi di ristrutturazione / riqualificazione.

2. Previsioni del P.R.P per la sottozona E2

La presente proposta di A.T.F interessa l'area del Porto Storico di Cagliari, individuata nel Piano Regolatore Portuale come sottozona E2, destinata a "Dogana, Direzione Marittima, Stazione Marittima".



Figura 6: Sottozona E2 del P.R.P.

Dalle norme di attuazione del Piano (relazione "C") si evince:

Tale sottozona è costituita dall'area insistente sul Molo Sabaudo destinata, secondo le esigenze ai traghetti Ro Ro misto per merci e passeggeri.

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

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

I parametri di edificabilità della sottozona sono i seguenti:

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

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

3. Stato Attuale sottozona E2 del P.R.P.

La maggior parte della volumetria esistente sul Molo è costituita dai due capannoni ex Azienda Mezzi Meccanici (edificio 1 in Figura 5) ed ex Magazzino Merci (edificio 2. In Figura 5). Cessate le loro funzioni originarie essi sono attualmente utilizzati solo parzialmente per uffici.

L'edificio ex Azienda Mezzi Meccanici è in minima parte occupato dalla Polizia di Frontiera (per ca 225 mq); la restante parte (ca 640 mq) è al momento inutilizzata. Per poterla sfruttare sarebbe necessario un intervento di ristrutturazione.

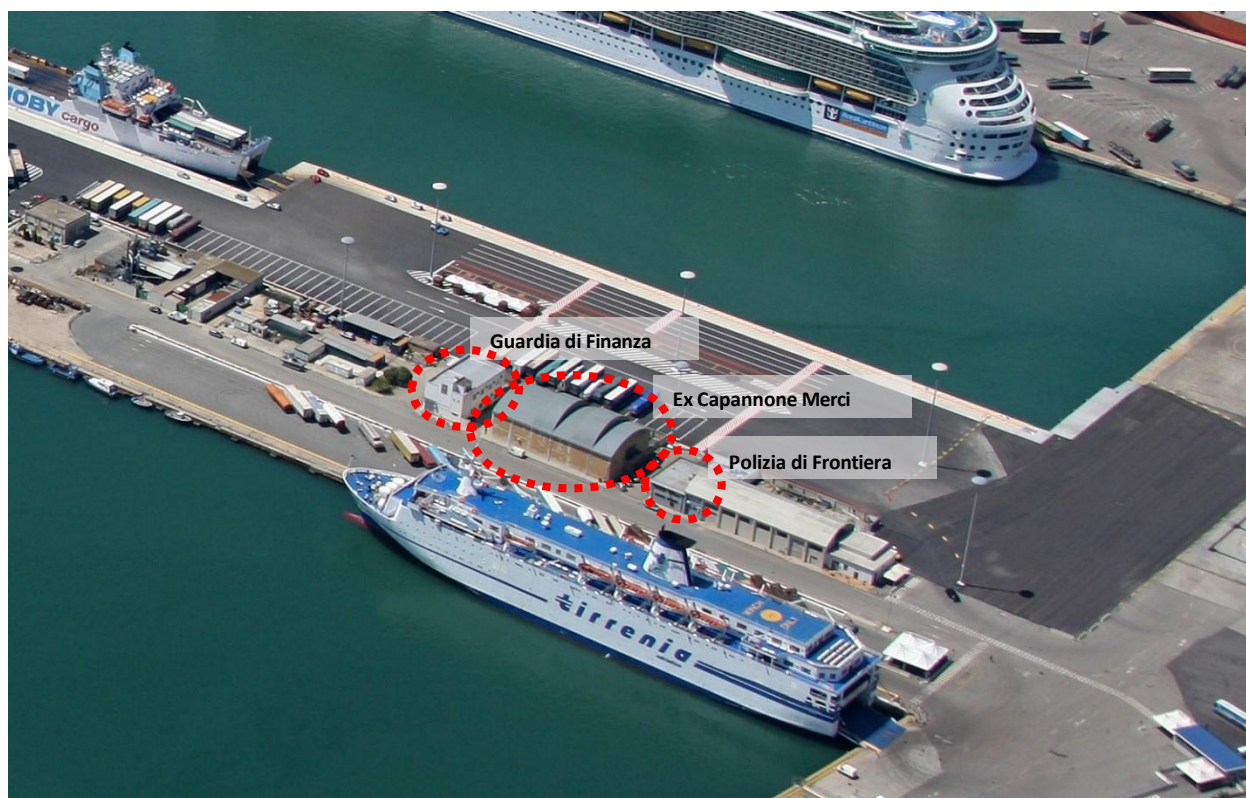


Figura 7: Particolari edifici sul Molo Sabaudo

L'edificio denominato ex Magazzino Merci è, temporaneamente e solo in parte, utilizzato dalla Soprintendenza per custodire i reperti archeologici recuperati negli interventi di dragaggio eseguiti in ambito portuale, nelle more del loro trasferimento in locali più idonei.

Il fabbricato è stato richiesto per uso temporaneo dalla Marina Militare, che potrà utilizzarlo in futuro, previo adeguamento, a seguito del protocollo d'intesa stipulato nel 2022 tra questa Autorità e la predetta Amministrazione.

In conclusione, come si evince da quanto sopra esposto, gran parte delle volumetrie presenti attualmente nel Molo non sono utilizzate né, comunque, utilizzabili in assenza di interventi di riqualificazione e ristrutturazione. È inoltre presente sul medesimo Molo la sede degli ormeggiatori (edificio 5 in Figura 5).

4. Esigenze di approvazione dell'ATF

Come indicato al paragrafo che precede, gli edifici del Molo Sabauda sono utilizzati principalmente dalle forze di Polizia, per l'esercizio dei loro compiti istituzionali in ambito portuale, e dagli operatori addetti ai servizi tecnico - nautici.

Sono attualmente due gli interventi di ristrutturazione ex art. 3 comma1 lett. d) del DPR 380/2001 e s.mm.ii. (...“gli interventi rivolti a trasformare gli organismi edilizi mediante un insieme sistematico di opere che possono portare ad un organismo edilizio in tutto o in parte diverso dal precedente. Tali interventi comprendono il ripristino o la sostituzione di alcuni elementi costitutivi dell'edificio, l'eliminazione, la modifica e l'inserimento di nuovi elementi ed impianti. Nell'ambito degli interventi di ristrutturazione edilizia sono ricompresi altresì gli interventi di demolizione e ricostruzione di edifici esistenti con diversi sagoma, prospetti, sedime e caratteristiche planivolumetriche e tipologiche, con le innovazioni necessarie per l'adeguamento alla normativa antisismica, per l'applicazione della normativa sull'accessibilità, per l'istallazione di impianti tecnologici e per l'efficientamento energetico. L'intervento può prevedere altresì, nei soli casi espressamente previsti dalla legislazione vigente o dagli strumenti urbanistici comunali, incrementi di volumetria anche per promuovere interventi di rigenerazione urbana. Costituiscono inoltre ristrutturazione edilizia gli interventi volti al ripristino di edifici, o parti di essi, eventualmente crollati o demoliti, attraverso la loro ricostruzione, purché sia possibile accertarne la preesistente consistenza. Rimane fermo che, con riferimento agli immobili sottoposti a tutela ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, ad eccezione degli edifici situati in aree tutelate ai sensi degli articoli 136, comma 1, lettere c) e d), e 142 del medesimo codice, nonché, fatte salve le previsioni legislative e degli strumenti urbanistici, a quelli ubicati nelle zone omogenee A di cui al decreto del Ministro per i lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, o in zone a queste assimilabili in base alla normativa regionale e ai piani urbanistici comunali, nei centri e nuclei storici consolidati e negli ulteriori ambiti di particolare pregio storico e architettonico, gli interventi di demolizione e ricostruzione e gli interventi di ripristino di edifici crollati o demoliti costituiscono interventi di ristrutturazione edilizia soltanto ove siano mantenuti sagoma, prospetti, sedime e caratteristiche planivolumetriche e tipologiche dell'edificio preesistente e non siano previsti incrementi di volumetria”) Detti interventi sono necessari per soddisfare le esigenze della Polizia di Frontiera e della Security prevedono l'utilizzo delle volumetrie esistenti costituite dai capannoni inutilizzati da tempo e non più sfruttabili per la funzione di ricovero delle merci, i cui traffici sono stati trasferiti nel porto Canale.

La Polizia di Frontiera ha sempre lamentato l'insufficienza dei locali a loro disposizione.

Recentemente, con nota prot. 2660/24 del 31.01.2024 ha ulteriormente segnalato l'esigenza di adeguare gli spazi di cui dispone, in considerazione delle oggettive criticità legate all'attuale situazione logistica del proprio personale, evidenziando, inoltre, che il numero dei dipendenti in Porto sarà, verosimilmente, destinato ad aumentare in tempi rapidi a seguito del recente incremento del traffico crocieristico.

*Per quanto concerne l'intervento della Polizia di Frontiera (il cui progetto è ancora in corso di predisposizione), si trasmette la corrispondenza intercorsa (vedasi **Allegato 1**), con la quale la suddetta Amministrazione ha chiesto l'ampliamento dei locali attualmente in uso utilizzando parte*

della volumetria di uno dei capannoni contiguo alla loro sede, con un intervento di ristrutturazione edilizia.

Come confermato nelle linee strategiche dell'Ente che si stanno delineando col DPSS, il traffico crocieristico permarrà nel Porto Storico di Cagliari con l'utilizzo prioritario del Molo Rinascita, unica struttura marittima aventi caratteristiche idonee per poterlo accogliere.

Sussistono inoltre, esigenze di reperire ulteriori spazi per le esigenze per la Security che, non essendovi altre possibilità, potrebbero essere soddisfatte con le volumetrie già presenti nel Molo Sabauda, e come già detto, per lo più inutilizzate.

Infatti, è necessario dotare la Security Portuale di una centrale operativa, la cui funzione sarà quella della gestione dei controlli di security di tutti i porti di competenza dell'ADSP, finalizzati a garantire la sicurezza delle navi e degli impianti portuali delle diverse sedi dell'Ente. Trattandosi di un'opera che sarà realizzata direttamente dall'ADSP, si dispone del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) di cui si trasmette una sintesi della relazione. L'intervento è previsto senza aumento di volume e nella medesima posizione di quello esistente.

Per le suddette esigenze, verrebbe utilizzata la porzione di fabbricato che non verrà sfruttata con l'intervento per la Polizia di Frontiera;

Come detto, le esigenze di cui sopra potrebbero essere soddisfatte con una ristrutturazione (ex art. 3 comma 1 lett. d) del DPR 380/2001 ss.mm.ii) degli edifici esistenti. Infatti, non vi sono attualmente altre volumetrie disponibili per le esigenze dei suddetti uffici e, pertanto, come precisato nella presente relazione occorre prevedere, nelle more dell'attuazione degli interventi previsti dal Piano, che nella zona di cui trattasi possano essere consentiti sugli edifici anche gli interventi di ristrutturazione.

Il P.R.P prevede che nel Molo Sabauda debba essere realizzato un unico edificio, previa demolizione degli edifici ivi attualmente presenti, in cui accorpare tutte le funzioni insediate nell'area ed, in particolare, destinato ad accogliere la nuova stazione marittima, oltre "agli uffici della Dogana e della Direzione Marittima, sedi istituzionali, uffici e direzionalità a basso concorso di pubblico, artigianato di servizio compatibile con i contesti di zona, attrezzature funzionali e servizi tecnici, pubblici esercizi a servizio delle suddette attività".

La Stazione Marittima non è stata realizzata e, per i motivi che verranno successivamente esposti, si ritiene che non verrà realizzata neppure in futuro.

Lo stesso Piano prevede che "...Nelle more dell'attuazione degli interventi previsti dal Piano, possono essere consentiti sugli edifici esistenti soltanto i seguenti interventi:

- a) Manutenzione ordinaria;
- b) Manutenzione straordinaria;
- c) Demolizione."

La manutenzione straordinaria non è, tuttavia, sufficiente per il riutilizzo delle volumetrie esistenti. Occorre, pertanto, prevedere che possa essere ammessa anche la ristrutturazione. Tale ulteriore intervento consentirebbe, infatti, di soddisfare le ormai urgenti esigenze sopra rappresentate.

Con il presente ATF si intende apportare una modifica non sostanziale al P.R.P. prevedendo che, nelle more dell'attuazione degli interventi da questo previsti, possano essere eseguiti, oltre a quelli già contemplati di manutenzione ordinaria, straordinaria e demolizione, anche interventi di ristrutturazione sugli edifici della sottozona.

Le succitate modifiche si ritiene non alterino in modo sostanziale la struttura del P.R.P in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzione dell'area e che, pertanto, rientrino nelle fattispecie di A.T.F.

Si precisa, inoltre, per completezza, che non è stata realizzata la Stazione Marittima sul Molo Sabauda per il venir meno dell'esigenza del centro intermodale che il P.R.P. aveva previsto su detto Molo, stante la vicinanza del medesimo con la stazione ferroviaria e dei bus.

Il suddetto centro intermodale avrebbe dovuto consentire ai passeggeri, non dotati di proprio mezzo di trasporto, di utilizzare treni o bus per spostarsi dopo lo sbarco o prima dell'imbarco.

L'andamento dei traffici, rilevato annualmente, ha fatto, tuttavia, registrare una riduzione costante del traffico passeggeri nel Porto di Cagliari e, comunque, uno scostamento sempre più negativo rispetto alle previsioni più conservative del P.R.P. (Figura 8).

Il grafico di Figura 8, tracciato sulla base dei dati della Tabella 1, mostra, infatti, che l'atteso incremento del traffico passeggeri non solo non si è verificato, ma al contrario si è rilevata un'inversione di tendenza.

Le motivazioni sono innanzitutto ascrivibili alla preferenza dei passeggeri per il Porto di Olbia nelle tratte da/per Civitavecchia e Livorno e per il Porto di Porto Torres da/per la tratta verso Genova, nonché per la concorrenza da parte del vettore aereo e, in particolare, dei voli low cost che da Cagliari raggiungono diverse città italiane ed europee.

Risulta, inoltre, che la gran parte dei passeggeri viaggia con auto al seguito e, pertanto, non necessita di altre modalità di trasporto pubblico.

In conclusione, è venuta meno nel Porto di Cagliari la necessità di un centro intermodale.

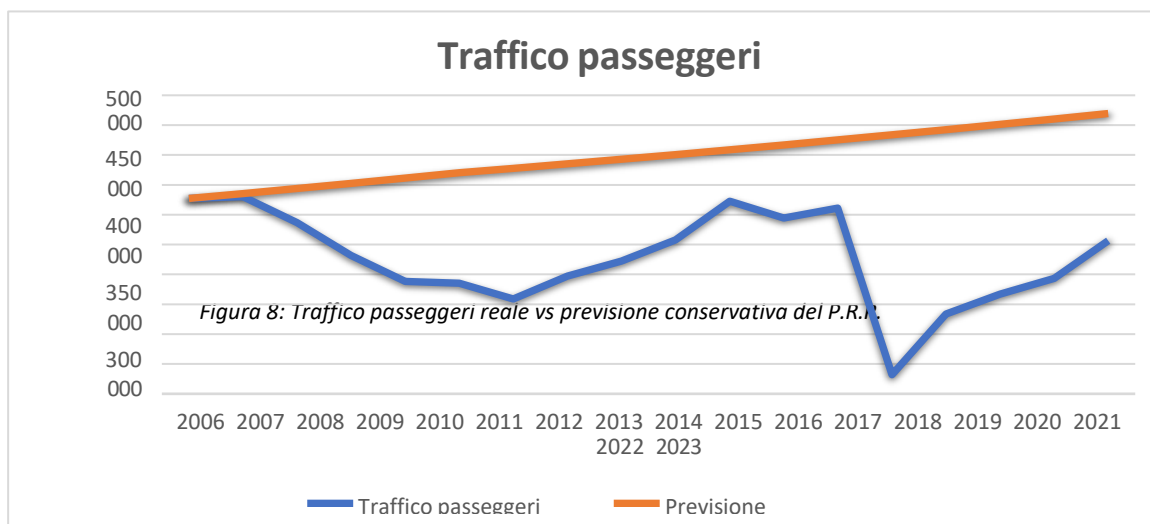
La realizzazione di un moderno Terminal Ro Ro nell'avamposto ovest del Porto Canale (i cui lavori, finanziati con fondi complementari del PNRR, sono in corso) consentirà di trasferirvi tutti i traffici Ro Ro e Ro Ro/pax del Porto Storico di Cagliari.

Quest'ultimo potrà, quindi, essere destinato a funzioni turistiche, da diporto e pescherecce mantenendo il traffico croceristico nel Molo Rinascita che, come già detto, è l'unica infrastruttura marittima del Porto Storico avente caratteristiche fisiche idonee per poterlo accogliere. Inoltre, la sua posizione è particolarmente favorevole per detto traffico in quanto consente ai croceristi di raggiungere, con un breve percorso pedonale, il centro della città di Cagliari.

L'Ente provvederà con la nuova pianificazione (D.P.S.S. e P.R.P) ad apportare le necessarie modifiche al Piano vigente.

TRAFFICO PASSEGGERI REGISTRATO DAL 2006 AL 2023			
ANNO	TRAFFICO REALE	PREV. OTTIMISTICA	PREV. CONSERVATIVA
2006	327 213	327 213	327 213
2007	330 185	338 665	335 393
2008	286 721	350 518	343 778
2009	231 727	362 786	352 372
2010	188 106	375 484	361 181
2011	185 431	388 626	370 211
2012	158 762	400 285	377 615
2013	197 418	412 294	385 168
2014	222 547	424 663	392 871
2015	257 569	437 403	400 728
2016	322 664	450 525	408 742
2017	294 584	464 040	416 917
2018	311 018	477 961	425 255
2019	32 0090	492 299	433 760
2020	133 736	507 067	442 435
2021	165 821	522 278	451 283
2022	193 444	537 945	460 308
2023	256 433	554 082	469 513

Tabella 1: traffico passeggeri anni 2006 - 2023



Risposte dell' AdSP alle richieste di integrazioni da parte del Gruppo di lavoro incaricato della pre-istruttoria.

Come accennato, a seguito dell'esame pre-istruttorio da parte del gruppo di lavoro appositamente incaricato, il CSLP ha inoltrato all'AdSP le seguenti richieste di integrazione alla documentazione inizialmente presentata:

- 1) E' opportuno integrare la relazione presentata con una descrizione della tipologia degli interventi previsti, in modo da giustificare la necessità di procedere mediante ristrutturazione edilizia, facendo anche riferimento al vigente T.U. Edilizia (DPR 380/2001).
- 2) Anche ai fini dell'osservazione precedente, occorre presentare il parere del Comune di Cagliari prot. n. 12243 del 6.5.2024 citato nella nota dell'AdSP del Mare di Sardegna prot. n. 12277 del 6.5.2024 ma non ricompreso nella documentazione effettivamente pervenuta.

A riscontro delle suddette richieste, l'AdSP ha presentato i seguenti documenti (già citati in premessa).

- 1) *Ristrutturazione immobile esistente ai fini della realizzazione di una centrale operativa regionale per i controlli di sicurezza di tutti i porti di competenza dell'AdSP del Mare di Sardegna – PFTE – Relazione-Sintesi.*
- 2) *Nota del Comune di Cagliari – Servizio pianificazione strategica territoriale*

CONSIDERATO

La richiesta di parere sulla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) in esame 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.L. 76/2020 conv. L. 120/2020 e dall'art. 4, co. 1-septies, lett. e, del D.L. 121/2021 convertito con L. 156/2021, e nell'ambito degli indirizzi metodologici e procedurali delle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale" (Marzo 2017).

La Sezione procede quindi all'esame della documentazione trasmessa dell'Autorità di Sistema Portuale ai fini della formulazione del parere di competenza.

Occorre premettere che lo strumento di pianificazione vigente è costituito dal P.R.P. approvato dalla Regione Autonoma della Sardegna nel 2014 con Deliberazione 18/13 del 20.5.2014 su parere n. 43/2010 del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Aspetti amministrativi e procedurali

Atto di adozione da parte del Comitato di Gestione dell'AdSP.

Alla documentazione dell'ATF è allegata copia della Delibera del Comitato di Gestione n. 11 del 23/4/2024 di adozione della proposta di ATF.

Aspetti metodologici

Come già rilevato, 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). In esse, tra l'altro, sono esplicitate possibili fattispecie di ATF.

Ammissibilità all'esame

La Sezione è dell'avviso che la proposta di adeguamento tecnico-funzionale presentata sia coerente con il dettato normativo di cui al comma 5 dell'articolo 5 della L. 84/1994 e con l'indirizzo metodologico e concettuale fornito dalle "*Linee guida*", in quanto gli interventi previsti nell'ATF in esame 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.

Trattasi, infatti, della proposta di integrare le Norme tecniche di attuazione del vigente PRP con la possibilità di realizzare sul Molo Sabaudo, sottozona E2 (destinata a "Dogana, Direzione Marittima, Stazione Marittima"), oltre ad interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria e di demolizione, anche interventi di ristrutturazione edilizia sugli edifici esistenti nella sottozona. Ciò al fine di soddisfare le esigenze, più volte rappresentate dalla Polizia di Frontiera e dalla locale "Security" (v. allegati all'ATF), di ampliamento degli uffici utilizzati per i propri compiti di istituto, utilizzando le volumetrie esistenti nel Molo Sabaudo attualmente non sfruttate.

Non sono previste modifiche all'assetto degli specchi acquei portuali e alla destinazione d'uso delle aree interessate.

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.

Aspetti di merito

Aspetti architettonici

Il nuovo edificio, che si pone sul *waterfront* del porto storico di Cagliari, da realizzare mediante demolizione parziale e ricostruzione dell'Ex Officina collocata nel Molo Sabaudo, costituisce una importante occasione per avviare una riqualificazione più complessiva del Porto storico di Cagliari, anche incrementando le relazioni che l'area portuale intrattiene con il contesto urbano circostante.

Si raccomanda, pertanto, che la progettazione della nuova struttura sia improntata, in maniera più significativa rispetto a quanto si evince dagli elaborati sintetici prodotti, a criteri di progettazione sostenibile

con particolare riferimento ai criteri ambientali minimi di cui al D.M. 11,10.2017 e s.m.i. nonché ai principi dell'economia circolare anche tenuto conto del possibile riutilizzo dei materiali che risultano dalla demolizione del preesistente fabbricato.

Si precisa, infine, che qualora l'area portuale sia compresa in un Piano paesaggistico, dovrà essere acquisita l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del decreto legislativo n. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio).

Altri aspetti di merito

Poiché l'ATF in esame riguarda esclusivamente aspetti di natura edilizia richiamati nel precedente paragrafo, peraltro assentiti anche dal Comune di Cagliari con specifica nota allegata agli atti, non comporta problematiche di idraulica marittima, di sicurezza della navigazione, ambientali, urbanistici e viabilistici. Inoltre, l'ATF non prevede modifiche alla destinazione d'uso dell'area interessata.

Tutto ciò premesso e considerato, la Sezione all'unanimità è del

PARERE

che la proposta di adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale vigente del Porto di Cagliari, trasmessa dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ai sensi dell'art. 5 comma 5 della legge 84/1994 e ss.mm.ii. rientri tra le fattispecie di adeguamento tecnico-funzionale previste dalle norme vigenti.

LA COMMISSIONE RELATRICE

(- OMISSIS -)

Firmato virtualmente tramite e-mail di assenso.

Il Segretario:
F.to
(Luisa Ottolenghi)

Visto:
Il Presidente
F.to
(Pietro Baratonò)

LA PRESENTE COPIA COMPOSTA DI N. 12 PAGINE È CONFORME ALL'ORIGINALE ESISTENTE PRESSO LA
SEGRETARIA DELLA SECONDA SEZIONE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI.

Il Segretario