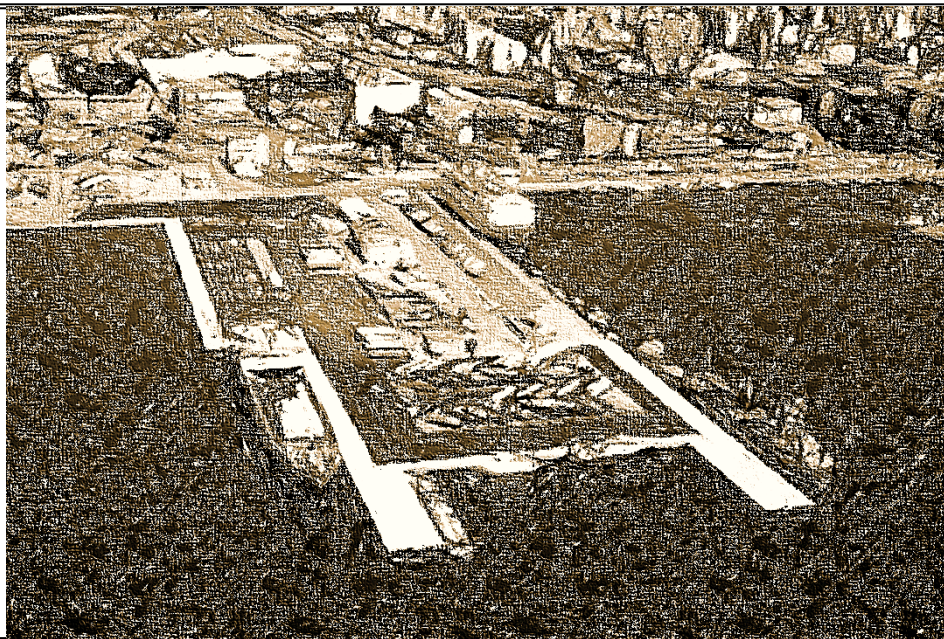


Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE

(parere favorevole del Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n.43 della seduta del 04/08/2010 e approvazione della Regione Sardegna con deliberazione n.18/13 del 20/05/2014)

Elaborato:

R.1

Oggetto:

Relazione tecnico - illustrativa

PORTO STORICO - Sottozona E2 -

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Il Presidente

Prof. Massimo Deiana

Il Segretario

Avv. Natale Ditel

Direzione Tecnica Sud

Ing. Sergio MURGIA

Ing. Alessandra MANNAI

Ing. Monica DEIDDA

Data:

GIUGNO 2024

Scala:

Sommario

1. ZONA E – SOTTOZONA E2 DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE – POSIZIONAMENTO ALL’INTERNO DEL PORTO DI CAGLIARI	3
2. PREVISIONI DEL P.R.P PER LA SOTTOZONA E2	7
3. STATO ATTUALE SOTTOZONA E2 DEL P.R.P.....	8
4. ESIGENZE DI APPROVAZIONE DELL’ATF	9
5. ALLEGATI	14

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.

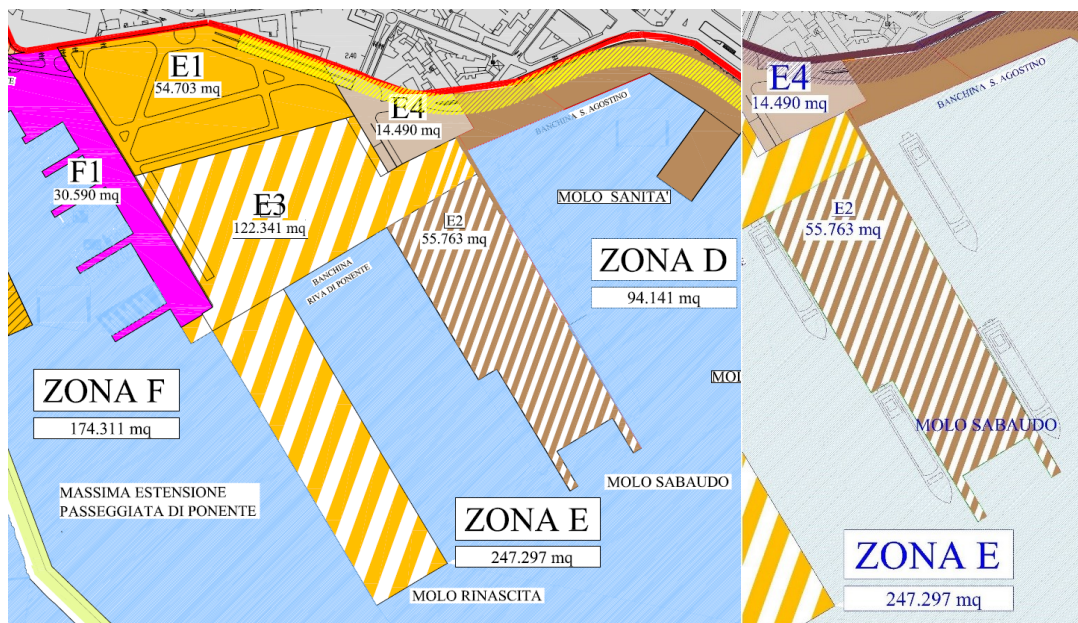


Figura 1: Zona E e sottozona E2 del P.R.P



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 Sabauda 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 Sabauda e Rinascita

Sul Molo Sabauda 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.

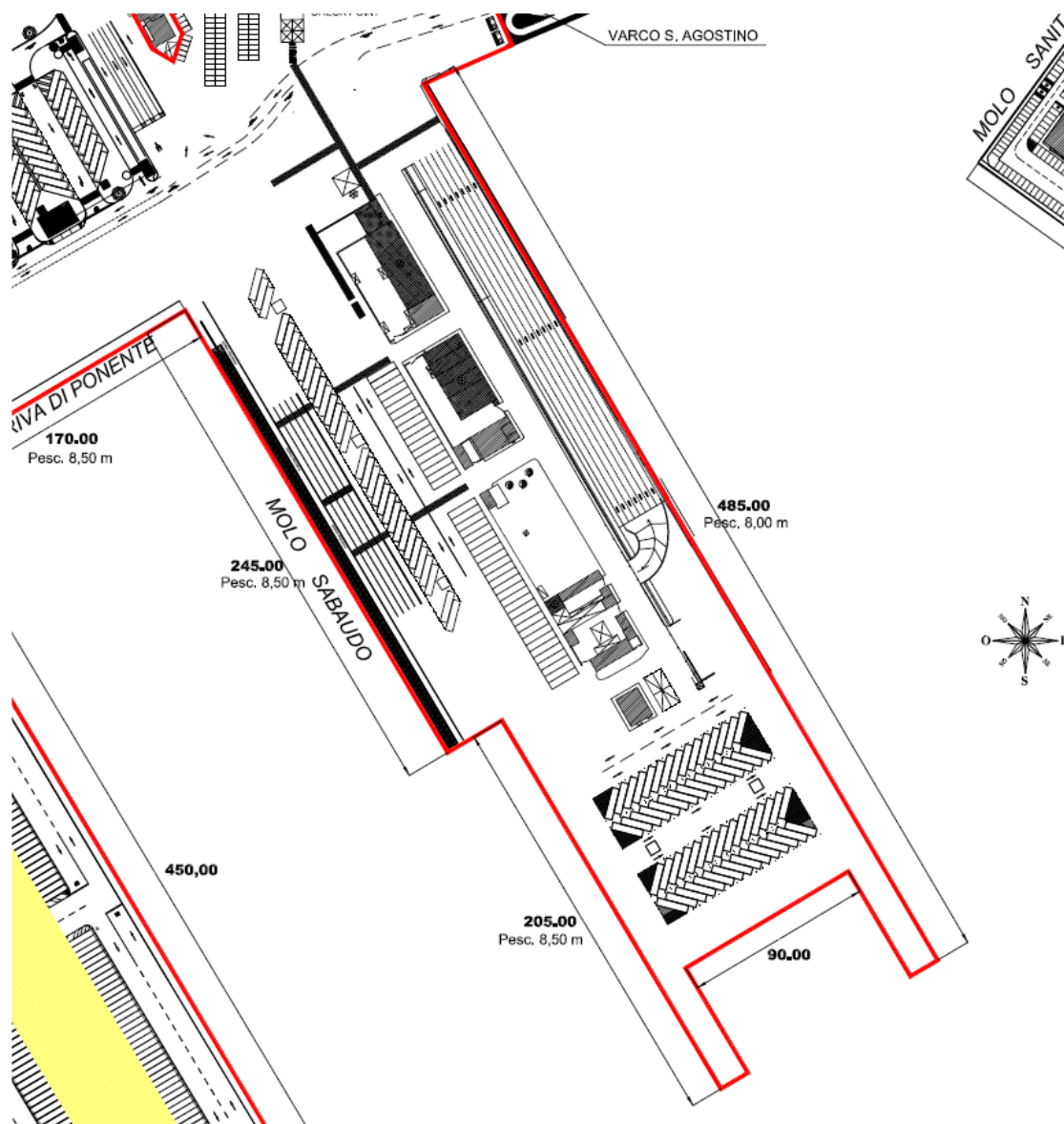


Figura 4: Banchine Molo Sabaudo

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:

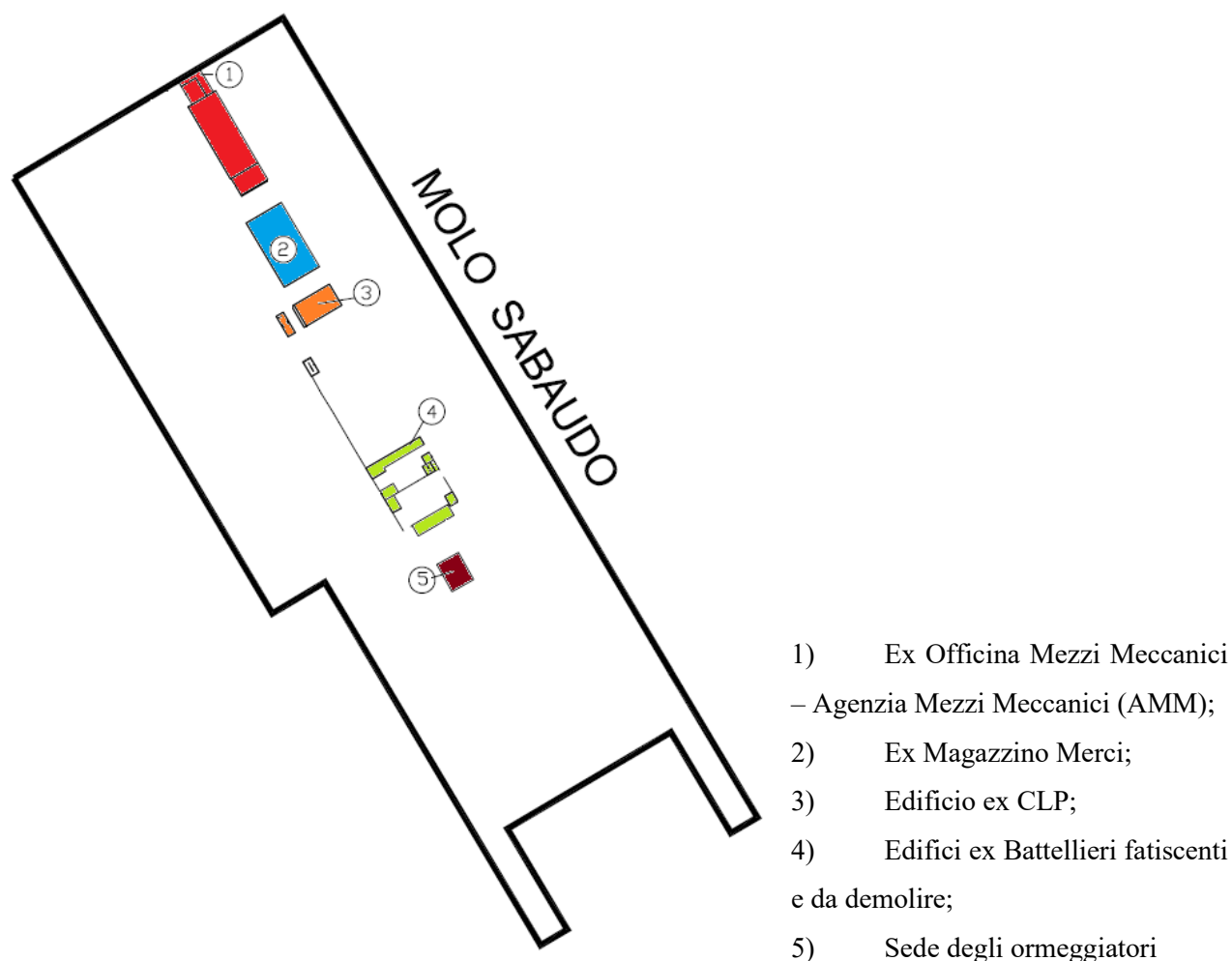


Figura 5: Tipologia ed ubicazione degli edifici sul Molo Sabaudo

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") di 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/mq	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.

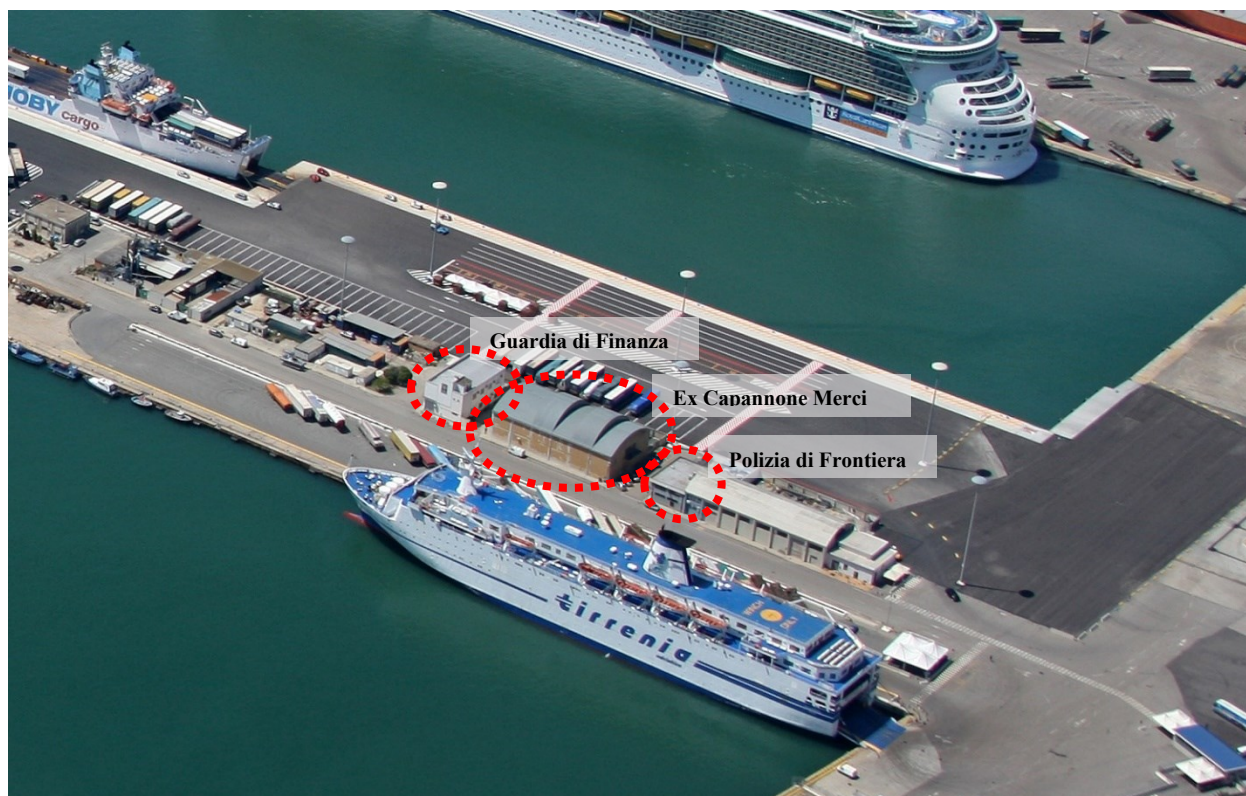


Figura 7: Particolari edifici sul Molo Sabaudo

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 comma 1 lett. d) del DPR 380/2001 e s.m.i. (... "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 diversa 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") necessari per soddisfare le esigenze della Polizia di Frontiera e della Security che prevedono l'utilizzo delle volumetrie esistenti (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 (vedasi **Allegato 2**).

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 Sabaudo 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'avamporto 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

(*) 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 dei traffici crocieristici e passeggeri prevedendo due scenari:

- Previsione ottimistica: crescita 2008 e fino al 2011

Traffico non di crociera +3,50% annuo

- Previsione conservativa: crescita 2008 e fino al 2011

Traffico non di crociera +2,50% annuo

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

- Previsione ottimistica: crescita dopo il 2011

Traffico non di crociera +3,00% annuo

- Previsione conservativa: crescita dopo il 2011

Traffico non di crociera +2,00% annuo

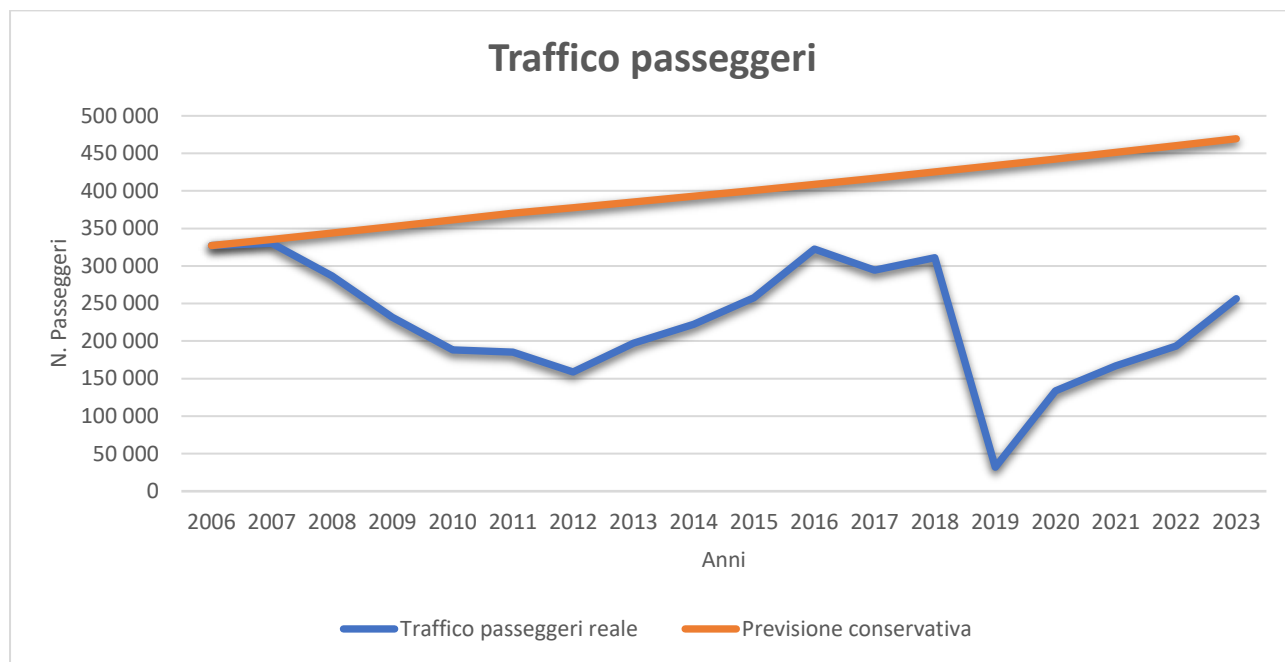


Figura 8: Traffico passeggeri reale vs previsione conservativa del P.R.P.

5. Allegati

- Allegato 1: corrispondenza intercorsa con la Polizia di Frontiera;
- Allegato 2: Sintesi della relazione dell'intervento per le esigenze della Security Portuale;
- Allegato 3: Parere del Comune di Cagliari – prot. n. 12243 del 06.05.2024