

Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

PORTO DI CAGLIARI

ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE AL PIANO REGOLATORE PORTUALE DI CAGLIARI

Elaborato:

R.1

Oggetto:

Relazione illustrativa

PORTO CANALE Sottozona G1E

AdSP del Mare di Sardegna

Il Presidente

Prof. Massimo DEIANA

Il Segretario Generale

Avv. Natale DITEL

Direzione Tecnica SUD - il RUP

Dott. Ing. Alessandra MANNAI

Il Progettista

ModPro Srl

Ing. Marco TARTAGLINI

Data:

luglio 2025

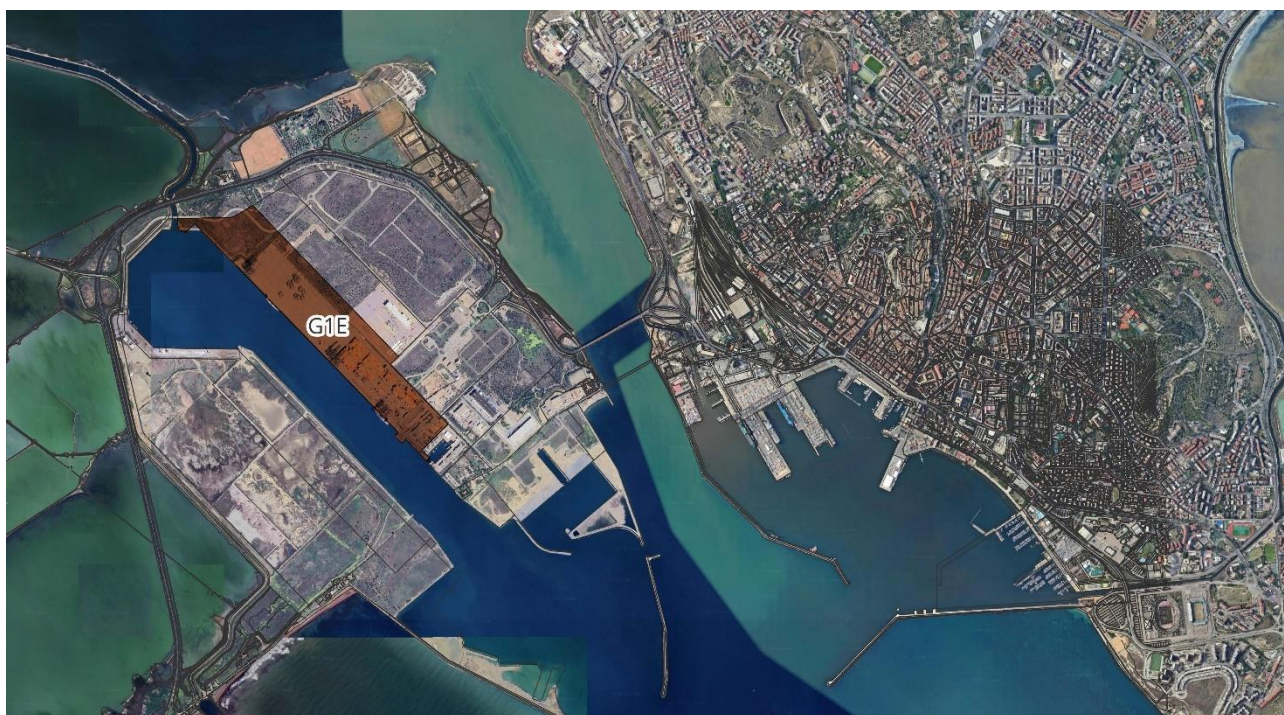
Scala:



Relazione illustrativa della proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale 2025

SOTTOZONA G1E “Piazzali e banchine container”

del P.R.P. del Porto di Cagliari



Il Progettista:

ModPro Srl

Ing. Marco Tartaglini

Per l'AdSP:

Il Segretario Generale - Avv. Natale Ditel

Il RUP - Ing. A. Mannai

Collaboratori del RUP:

Ing. M. Deidda. Dott. I. Doglio, Sig. C. Costa



Sommario

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Premesse..... | 3 |
| 2 | Aree portuali interessate dalla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (A.T.F.): previsioni del vigente Piano Regolatore Portuale | 5 |
| | 2.1 Previsioni del vigente Piano regolatore Portuale | 5 |
| | 2.2 Descrizione del bene demaniale | 9 |
| 3 | Attuale utilizzo dell'area interessata dalla proposta di A.T.F. | 11 |
| 4 | Motivazioni della proposta di A.T.F. | 17 |
| 5 | Descrizione della proposta di A.T.F. | 20 |
| 6 | Aspetti ambientali | 21 |
| 7 | Norme Tecniche di attuazione | 25 |
| | 7.1 NTA PRP Vigente..... | 25 |
| | 7.2 NTA della proposta di A.T.F. | 28 |
| 8 | Sulla procedibilità, ammissibilità e fondatezza della proposta di ATF | 31 |



1 Premesse

Il Porto di Cagliari si colloca nella zona mediana dell'omonimo golfo (detto anche Golfo degli Angeli) che costituisce il margine meridionale della Sardegna, come evidenziato nell'immagine allegata.

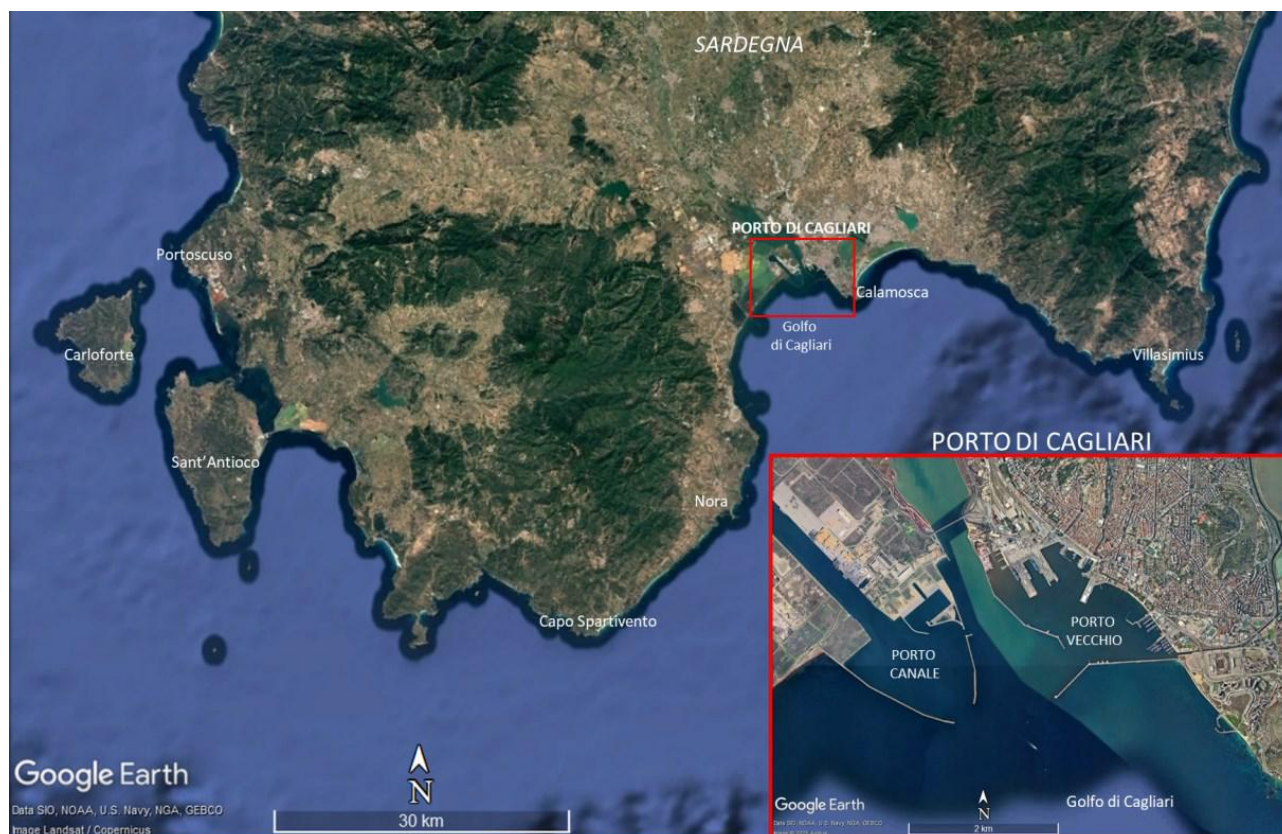


Figura 1-1 – Inquadramento geografico del Porto di Cagliari

Come emerge dalla Figura 1-1, il Porto di Cagliari è diviso in due zone: il Porto Canale posto ad Ovest e il Porto Storico posto ad Est.

La presente Relazione Illustrativa esamina la proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (di seguito A.T.F.) del P.R.P. del Porto di Cagliari ed è relativa alla banchina ed alle aree a terra del Terminal Contenitori, che occupano tutta la porzione settentrionale della sponda est del Porto Canale.

Le infrastrutture dell'area in oggetto (Sottozona G1_E “Piazzali e banchine container “- v. Figura 1-2) attualmente, ai sensi delle Norme Tecniche di attuazione del vigente P.R.P., sono destinate esclusivamente all'esercizio del terminal di transhipment di contenitori.

La profonda crisi che ha attanagliato questa tipologia di traffici nel Porto di Cagliari ha portato al progressivo abbandono del Terminal nel 2019, con la revoca della licenza d'impresa ex art.6 della Legge 84/94 e con la conseguente decadenza della concessione demaniale marittima concernente la banchina e il piazzale retrostante.

Negli anni successivi, nonostante gli avvisi pubblicati dall'AdSP, non è pervenuta alcuna manifestazione di interesse al rilascio della concessione della banchina e del piazzale in oggetto da parte di operatori nel settore del transhipment.

Lo scopo del presente A.T.F. è quello di ampliare le funzioni delle predette aree, nel rispetto delle fattispecie previste per gli Adeguamenti Tecnico Funzionali, al fine di permettere la ripresa delle attività portuali anche se non connesse alla movimentazione di contenitori.

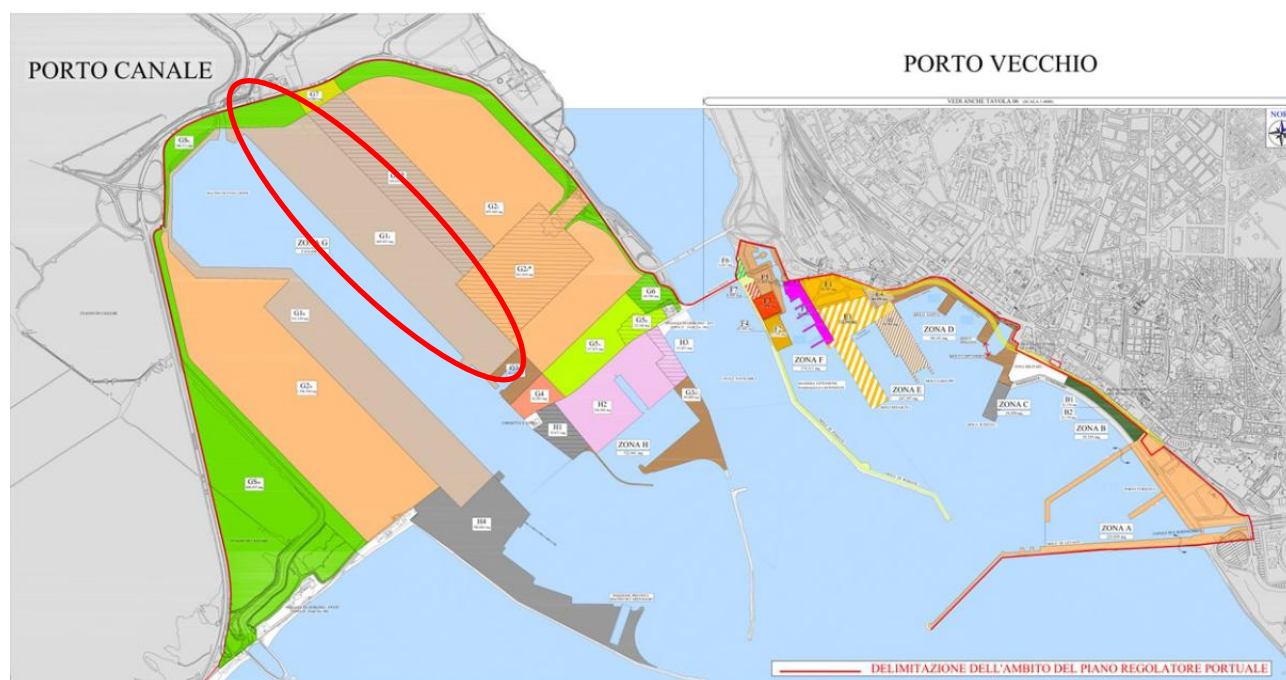


Figura 1-2 – PRP del Porto di Cagliari - Localizzazione delle aree interessate dall'ATF

Come richiesto nelle Linee Guida redatte nel marzo 2017, alla parte III Cap. III.5 “L’adeguamento tecnico funzionale (ATF)”, la proposta di ATF in studio è corredata della presente Relazione illustrativa, della Relazione ambientale sintetica e degli Elaborati grafici esplicativi della modifica non sostanziale di cui all’istruttoria in corso. Per quanto riguarda la necessità di elaborare nuovi studi ed indagini di settore, si ritiene che non essendo prevista una modifica al layout portuale, del naviglio frequentante la banchina in oggetto e dei carichi legati al traffico marittimo e terrestre, non sia necessaria una nuova valutazione degli aspetti legati alla navigabilità, alla verifica delle condizioni di sicurezza alla navigazione o ai trasporti.



2 Aree portuali interessate dalla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (A.T.F.): previsioni del vigente Piano Regolatore Portuale

2.1 Previsioni del vigente Piano regolatore Portuale

Il P.R.P. del Porto di Cagliari, in conformità alla Legge n.84/1994 allora vigente, è stato approvato con deliberazione della Giunta Regionale n.32/78 del 15.09.2010 e con successiva deliberazione n.18/13 del 20.05.2014.

Il Piano è stato sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) presso la Regione Sardegna, procedura conclusasi con parere motivato del SAVI (Servizio Sostenibilità Ambientale e Valutazione Impatti) prot. n.10439 del 28.04.2010 e prot. n.8786 del 23.04.2014.

Il succitato Piano è stato oggetto di diversi Adeguamenti Tecnico Funzionali:

- Sottozone H2 e H3 del Porto Canale, marzo 2011
- Sottozone H4 del Porto Canale, dicembre 2015
- Sottozone G1E e G2E del Porto Canale, marzo 2021
- Zone G, B e D del Porto Storico, giugno 2020
- Zone D ed E del Porto Storico, febbraio 2021
- Zona A del Porto Storico, marzo 2025 (procedura in corso presso il CSLP)

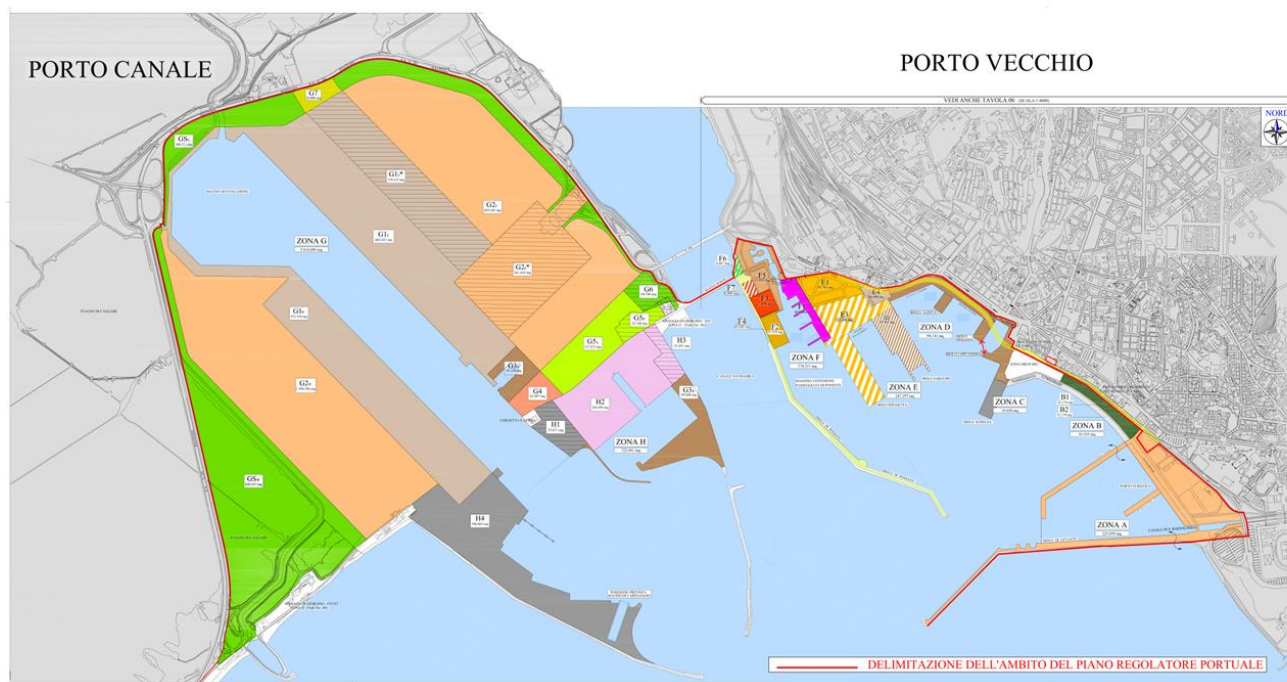


Figura 2-1 – P.R.P. vigente del Porto di Cagliari



In particolare, le aree interessate dalla presente proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (v. Figura 2-2) sono situate nel Porto Canale, nella zona individuata dal Piano con la lettera “G” destinata a Terminal container, polifunzionale e servizi portuali (comprendente “*le banchine di levante e di ponente del Porto Canale e le aree retrostanti comprese le fasce di rispetto e di salvaguardia*”) e, in particolare, nella sottozona G1_E situata a nord est del canale navigabile e destinata esclusivamente a “*piazze e banchine container*”.

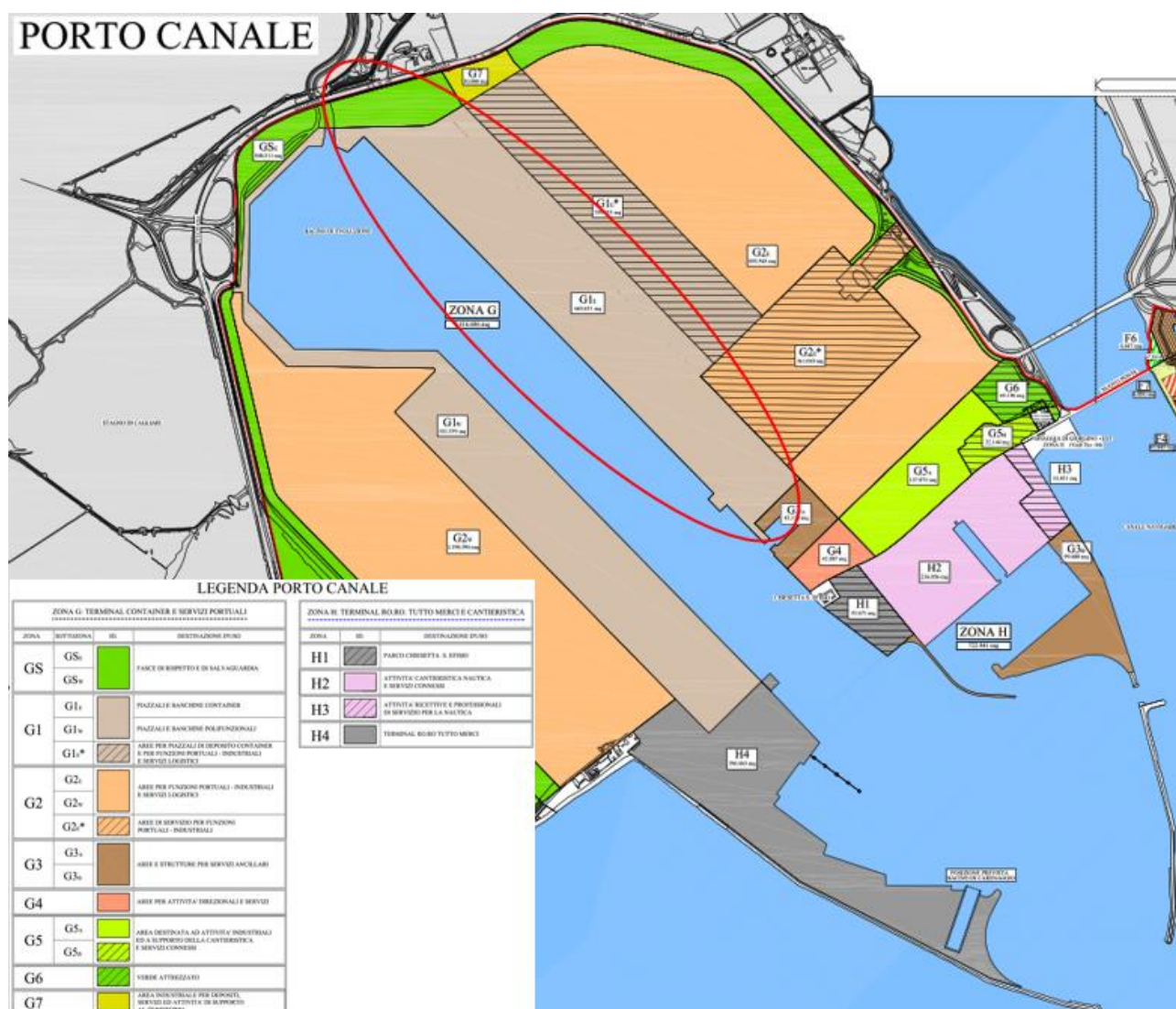


Figura 2-2 – P.R.P. vigente del Porto di Cagliari – Dettaglio Porto Canale

Nel marzo del 2021 è stata introdotta una modifica non sostanziale nella sottozona G1_E del Piano, che prevedeva:

- una riduzione dell'area $G1_E$ destinata esclusivamente all'ampliamento del Terminal, retrostante i piazzali attualmente utilizzati (della superficie di circa 40 ettari), limitandola alla fascia perimetrale al Terminal medesimo per una profondità di 71,50 m;
- l'integrazione delle funzioni per la restante area $G1_E$ ricompresa tra la fascia di ampliamento ed il limite $G2_E$. La funzione di area per l'ampliamento del Terminal è stata integrata con le funzioni ed i parametri edificatori della prospiciente $G2_E$, attribuendole una nuova denominazione area $G1_E^*$, e caratterizzante l'attuale configurazione di PRP vigente riportata nella Figura 2-2.

Detta modifica al Piano, apportata a mezzo di A.T.F., ha infatti permesso la realizzazione di una 1° fase della Zona Franca nelle aree retrostanti la banchina (col finanziamento della Regione Sardegna – Assessorato dell'Industria, per un importo complessivo di € 1.156.670,00) per l'insediamento di attività economiche/industriali nella zona e per la realizzazione di una 2° fase della Zona Franca.

I parametri edificatori nella nuova zona $G1_E^*$ sono i medesimi di quelli previsti nella sottozona $G2_E$, in quanto adeguati alle attività che si devono svolgere nella Zona Franca.

Pertanto, la nuova area $G1_E^*$, introdotta nel marzo 2021 (v. Figura 2-4), ha mantenuto le destinazioni d'uso della zona $G1_E$ aggiungendovi quelle delle aree contigue $G2_E$. Ciò ha consentito di disporre della necessaria flessibilità di utilizzo delle aree in funzione degli sviluppi portuali.

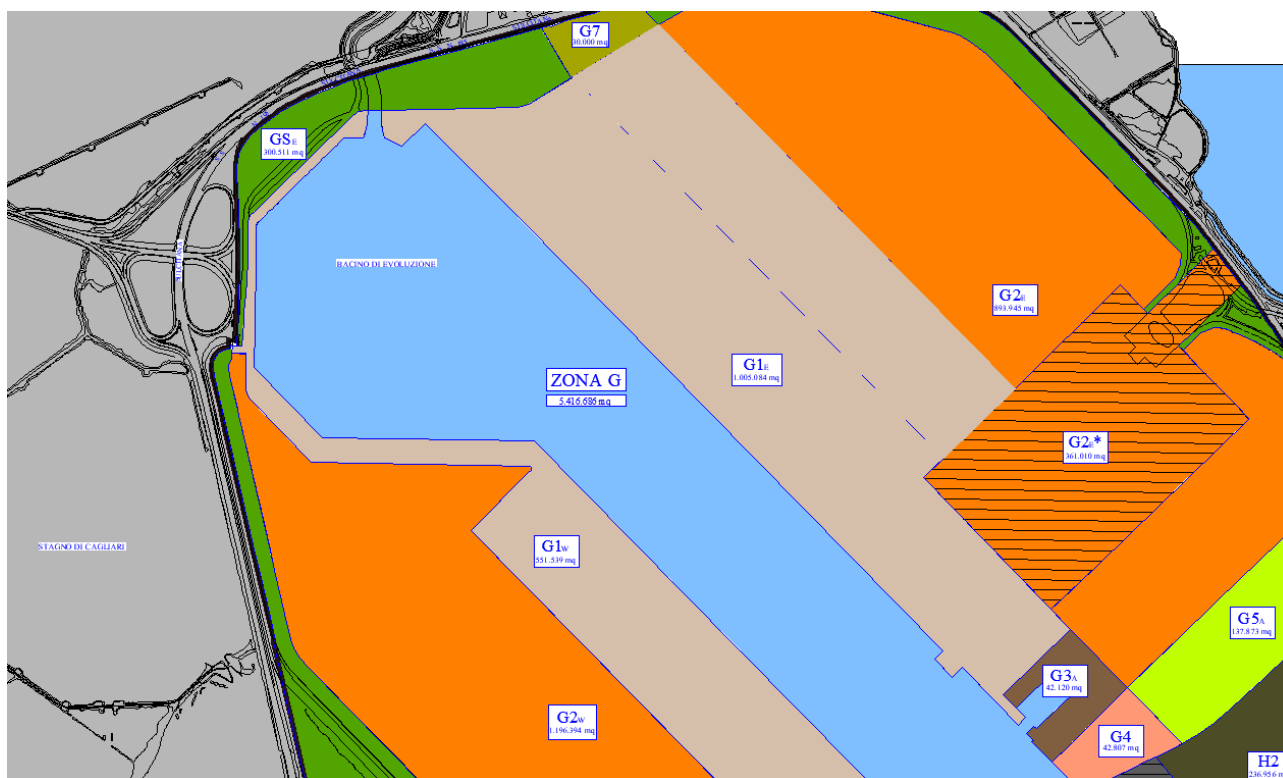


Figura 2-3 – P.R.P. 2010

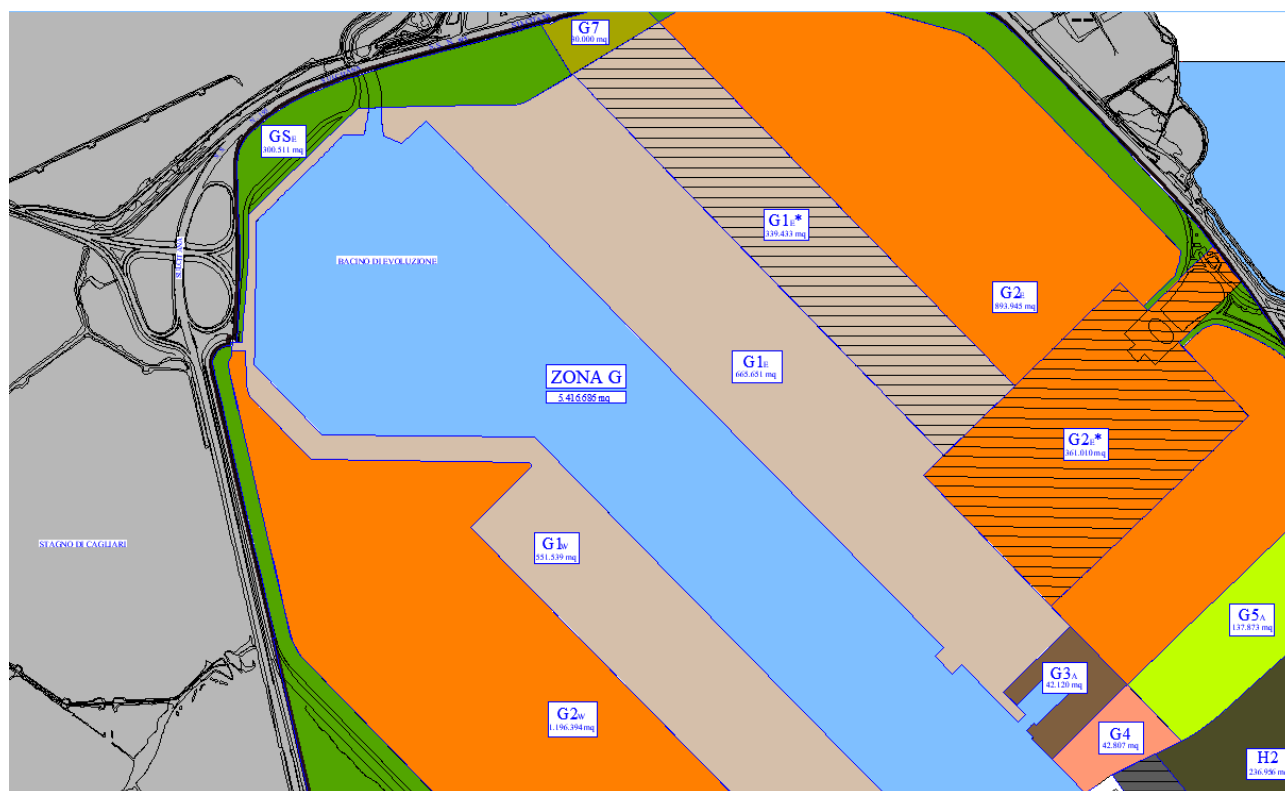


Figura 2-4 – PRP a seguito di ATF – marzo 2021

L'attuale **sottozona G1_E**, della superficie di 665.651 mq, è destinata a “**Piazzali e banchine container**” e comprende la maggior parte della banchina di levante (e relativo piazzale), dal bacino di evoluzione fino al dente per l'ormeggio di navi Ro.Lo posta in prossimità dell'area G3_A (v. Figura 2-4).

E' destinata all'esercizio del terminal di transhipment di contenitori ed il suo dimensionamento tiene conto della possibilità di futuri ampliamenti.

La lunghezza della banchina attualmente è pari a 1.775 m, con possibilità di realizzazione di un ulteriore tratto banchinato, sul lato del bacino di evoluzione, di 320 m circa.

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

| | | |
|---|-------|---------|
| Superficie territoriale (St) | mq | 665.651 |
| Indice di utilizzazione territoriale (Ut) | mq/mq | 0,001 |
| Superficie Lorda (Sl) | mq | 665 |

Tabella 2-1 – Parametri urbanistici Sottozona G1_E



L'attuale **sottozona G1_E***, della superficie di 339.433 mq, è destinata a “**Aree per piazzali di deposito container, per funzioni portuali-industriali e servizi logistici**” per attività industriali ed affini connesse ai traffici marittimi, nonché qualora se ne ravveda l'esigenza, all'ampliamento del Terminal Contenitori.

In essa sono consentite operazioni commerciali connesse e interconnesse alla logistica e all'interscambio delle merci; alle attività produttive legate all'esercizio della Zona Franca; alle aree per i servizi funzionali alle attività portuali; alle attività industriali al servizio della nautica.

In questa sottozona è permesso l'insediamento di attrezzature funzionali e servizi tecnici a supporto delle attività della sottozona G2_E, nel rispetto dei seguenti parametri urbanistici, calcolati tenendo conto che l'indice di utilizzazione fondiaria non potrà essere maggiore di 0.50 mq/mq:

| | | |
|---|-------|---------|
| Superficie territoriale (St) | mq | 339.433 |
| Indice di utilizzazione territoriale (Ut) | mq/mq | 0,25 |
| Superficie Lorda (Sl) | mq | 84.858 |
| Indice di copertura territoriale (Ic) | mq/mq | 0,23 |
| Superficie coperta (Sq) | mq | 78.069 |

Tabella 2-2 – Parametri urbanistici Sottozona G1_E*

2.2 Descrizione del bene demaniale

La banchina oggetto di A.T.F. risulta suddivisa in due parti da un dente di attracco, delle dimensioni di 70x30 m, e in particolare:

- ad est del dente di attracco la banchina ha una lunghezza pari a 185 m, aree retrostanti pavimentate di 44.000 mq ed una profondità dei fondali antistanti pari a -8,00 m;
- ad ovest del dente di attracco la banchina ha una lunghezza di 1.520 m, aree retrostanti pavimentate di circa 40 ettari ed una profondità dei fondali antistanti pari a -16,00 m.

Inoltre, vi è la possibilità di banchinare un ulteriore tratto, sul lato del bacino di evoluzione, di 320 m circa e di pavimentare le retrostanti aree per circa 87.000 mq.

Il canale navigabile di accesso al Porto Canale ha una profondità di -16,00 m e un bacino di evoluzione di 560 m.

I piazzali retrostanti le banchine, per una profondità di circa 265 m, sono pavimentati con autobloccanti in cemento poggiati su un primo strato di sabbia, su un secondo strato di misto di cava cementato, pressovibrato e da un terzo strato di sottofondo di terreno idoneo, anch'esso pressovibrato.



Il Terminal Contenitori è dotato di n.5 gru di banchina (Quaycranes), di proprietà del Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari (CACIP), aventi portata massima di 70 tonn, h max di 33 m, con sporgenza verso mare dal centro dei binari di 49 m.

Inoltre, sono presenti diversi mezzi di sollevamento mobili per la movimentazione dei container all'interno del piazzale, sempre di proprietà del suddetto Consorzio.

Tutti i suddetti mezzi sono stati concessi in locazione al concessionario MITO Srl.



Figura 2-5 – Vista del porto canale da nord

3 Attuale utilizzo dell'area interessata dalla proposta di A.T.F.

A far data dal 1997, anno di delimitazione del demanio marittimo che ha incluso la banchina di cui trattasi tra le pertinenze demaniali marittimi amministrate dall'AdSP (ex Autorità Portuale di Cagliari), sono state rilasciate le seguenti concessioni ex art.18 della Legge 84/94:

- Banchina sul lato est del dente d'attracco

Atto trentennale (stipulato in data 05.08.1998 - Rep. n.237 – Reg. n.36/98), rilasciato alla Società Feeder and Domestic Service FDS Srl (a cui è subentrata, ai sensi dell'art. 46 Cod. Nav., la Società Grendi Trasporti Marittimi S.p.A.), di un tratto di banchina di 185 m e del retrostante piazzale (in parte pavimentato e in parte sterrato) per complessivi 90.101,00 mq, per svolgere operazioni portuali ex art.16 della predetta Legge n.84/1994 (Concessione A - v. Figura 3-1).

- Banchina sul lato ovest del dente di attracco

Atto trentennale (stipulato in data 07.10.1997 - Rep. n.176 – Reg. n.83/97), rilasciato alla Società Porto Industriale di Cagliari (con marchio d'impresa MITH, poi CICT Sardinia), con decorrenza dal 07.10.1997 e scadenza il 06.10.2027, di un tratto di banchina di 1.520 m e del retrostante piazzale pavimentato per complessivi 400.000 mq, per svolgere operazioni portuali ex art.16 della citata legge (Concessione A v. Figura 3-1).



Figura 3-1 – Pianta delle concessioni ante 2019

A seguito del reiterato mancato raggiungimento degli obiettivi di traffico previsti nel programma di attività presentato ai fini del rilascio della concessione, l'AdSP, con Decreto Presidenziale n.371 del 10.09.2019, in ossequio a quanto stabilito con Delibera n.10 del 09.09.2019 del Comitato di Gestione, dichiarava, ai sensi del combinato disposto dell'art. 18 c.9 della Legge n.84/94 e dell'art. 47 lett. b) ed f) del Cod. Nav., la revoca della licenza d'impresa rilasciata alla predetta Società per lo svolgimento dell'attività ex art.16 della citata legge e la conseguente decadenza della suddetta concessione demaniale marittima.



Figura 3-2 – Terminal Contenitori prima della revoca della concessione

Nella citata Delibera n.10/2019 del Comitato di Gestione, veniva dato mandato al Presidente dell'AdSP di sondare il mercato, mediante un avviso internazionale, per la ricerca di soggetti interessati ad operare nel Porto Canale di Cagliari nel settore del *transshipment* dei contenitori.

Con Avviso pubblicato in data 06.12.2019, l'AdSP invitava eventuali interessati a presentare, entro il 30.04.2020, istanza di concessione demaniale marittima ex art.18 L. 84/94, per la gestione dei predetti beni demaniali al fine di svolgere operazioni portuali ex art.16 della stessa legge.

Con ulteriori comunicati, il termine per la presentazione delle domande veniva prorogato dapprima al 01.06.2020 e successivamente al 31.08.2020.



Al fine di consentire una maggiore partecipazione, l'AdSP comunicava, ai soggetti che avevano manifestato interesse al rilascio della concessione demaniale marittima di una porzione della banchina e del retrostante piazzale, che, come indicato nel medesimo Avviso (art.9), *“in presenza di istanze relative all'intero compendio non saranno prese in considerazione istanze di concessione parziale”*.

Con Delibera n.10 del 25.02.2021, a seguito della conclusione non favorevole dell'istruttoria dell'unica istanza per l'assentimento in concessione demaniale marittima dell'intero compendio (presentata da parte della Società PIFIM Company Ltd in data 28.08.2020 – prot. 16774), il Comitato di Gestione, nel ratificare il provvedimento definitivo di rigetto della suindicata domanda, stabiliva, ai sensi dell'art.8 c. 3 lett. m) della Legge n.84/94, quanto segue:

- 1) di dare mandato al Presidente dell'AdSP di proseguire ed intensificare la ricerca di operatori terminalisti interessati al rilascio della concessione demaniale marittima, ex art.18 Legge 84/94, dell'intera banchina e del retrostante piazzale pavimentato nel Porto Canale di Cagliari per lo svolgimento di attività di *transhipment*;
- 2) di avviare l'iter istruttorio per l'esame delle domande per l'assentimento in concessione demaniale marittima, ex art.18 Legge 84/94, di un'unica e limitata porzione della predetta banchina, non superiore a 350 m a partire dal dente di attracco nel lato sud, nonché del retrostante piazzale pavimentato, anche al fine di garantire la continuità dell'esistente traffico containerizzato, alle seguenti condizioni:
 - a) *la concessione demaniale marittima, al fine di non inficiare l'eventuale futura concessione dell'intera banchina e del retrostante piazzale pavimentato ad un unico terminalista, dovrà avere una durata limitata e, comunque, non superiore a 4 anni;*
 - b) *non potranno essere realizzati interventi che possano compromettere un futuro utilizzo unitario della banchina e del retrostante piazzale pavimentato;*
 - c) *l'Autorità, in caso di presentazione di formali domande di concessione che, in considerazione del programma di attività, degli investimenti previsti e dei volumi di traffico, riguardino l'utilizzo dell'intera banchina e del retrostante piazzale pavimentato, si riserva la facoltà di procedere, ai sensi dell'art.42 Cod. Nav., alla revoca della concessione demaniale marittima della porzione del predetto bene demaniale e, comunque, di non procedere, a scadenza, al suo rinnovo e/o all'esame di nuove istanze parziali;*
 - d) *gli interessati al rilascio della predetta porzione di banchina e retrostante piazzale pavimentato, dovranno, all'atto della domanda:*
 - d.1 - *assumere l'impegno di rimuovere, al termine della concessione, tutte le attrezzature funzionali al provvisorio uso dell'area, con oneri a proprio carico, senza alcuna pretesa di rimborso e/o indennizzo;*
 - d.2 - *assumere l'impegno, in caso di revoca della concessione ex art. 42 Cod. Nav., a liberare i beni demaniali occupati a semplice e motivata richiesta dell'Autorità, che dovrà essere comunicata almeno sei (6) mesi prima, senza alcuna pretesa di rimborso e/o indennizzo.*



In ossequio alle disposizioni ed assumendo gli impegni di cui alla citata Delibera n.10 del 25.02.2021 del Comitato di Gestione, la Società Grendi Trasporti Marittimi S.p.A. (a cui è subentrata successivamente, ai sensi dell'art.46 Cod. Nav., la Soc. MITO Srl), con istanze del 15.03.2021 - prot. n. 5179 e prot. n. 5182, chiedeva, ai sensi dell'art.18 della Legge 84/94, il rilascio della concessione demaniale marittima, per n.4 anni, di un tratto della suddetta banchina pari a 350 m e di un'area retrostante di 86.000 mq e presentava contestuale istanza di autorizzazione ex art.16 della legge al fine di intraprendere un'attività terminalistica tesa ad intercettare, tra l'altro, il traffico locale import/export della Regione Sardegna.

A seguito della conclusione del prescritto iter istruttorio, l'AdSP in data 09.11.2021 rilasciava la concessione demaniale marittima quadriennale, con scadenza il 06.07.2025, per lo svolgimento di operazioni portuali ex art.16 della Legge n.84/1994, alle condizioni indicate nella citata Delibera 10/2021.

Nonostante il tempo intercorso, pur essendovi state alcune interlocuzioni con operatori del settore, non veniva formalizzata alcuna richiesta di concessione demaniale marittima dell'intero compendio.

In data 14.11.2024, la Società MITO S.r.l. ha presentato una manifestazione preliminare di interesse all'ottenimento di una concessione demaniale marittima ventennale di una porzione del compendio di cui trattasi, già in parte in concessione alla medesima sino al 06.07.2025, concernente un tratto di banchina di 750 m di lunghezza e dei piazzali retrostanti per complessivi 189.331,50 mq, da adibire allo svolgimento di operazioni portuali ex art.16 Legge 84/94.

Nella Relazione tecnico-illustrativa allegata alla suindicata istanza, il richiedente, nel rappresentare i propri obiettivi strategici in termini di incremento dei volumi gestiti, investimenti e occupazione, ha segnalato le criticità delle limitazioni temporali introdotte dalla delibera del Comitato di gestione n.10 del 25.02.2021 (inserite nelle more dell'individuazione di un unico gestore per l'intero compendio).

Nella predetta istanza il richiedente ha, pertanto, rappresentato la necessità di rimuovere dette limitazioni, al fine di consentire una più compiuta ed efficace programmazione degli investimenti.

Pertanto, con Delibera del Comitato di Gestione n.32 del 26.11.2024, l'AdSP:

- ✓ **preso atto che, nonostante il lungo tempo intercorso, non sono state presentate domande per l'assentimento in concessione demaniale marittima dell'intero compendio del Porto Canale di Cagliari per lo sviluppo del transhipment;**
- ✓ **preso atto, inoltre, che non si sono finora concretizzate interlocuzioni con operatori interessati all'intero compendio;**
- ✓ *considerato che in sede di Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, su proposta del Presidente dell'AdSP, è stato ritenuto opportuno rimuovere le criticità delle limitazioni introdotte dalla delibera del Comitato di gestione n.10 del 25 febbraio 2021, al fine di consentire una più compiuta ed efficace programmazione degli investimenti in ragione degli indubbi riflessi positivi dell'iniziativa sull'aumento dei*



lavoratori portuali che sarebbero assunti dalla Società e dell'aumento delle connesse attività portuali (piloti, rimorchiatori, ormeggiatori, agenzie marittime, spedizionieri etc.);

- ✓ *valutato, inoltre, che la rimozione delle limitazioni introdotte della delibera del Comitato di Gestione n.10 del 25.02.2021 potrebbe comportare maggiori entrate per l'AdSP (canoni, tasse di ancoraggio, tasse di imbarco e sbarco);*
- ✓ **tenuto conto che, ai sensi della Legge 84/94 spetta, comunque, all'AdSP garantire la valorizzazione e conservazione dei beni demaniali amministrati, che, nel caso di specie, risultano ormai da anni inutilizzati, con un aggravio dei costi manutentivi in assenza di un concessionario che se ne assuma l'onere, così come previsto dalla vigente normativa;**
- ✓ *considerato, inoltre, che, qualora dovesse pervenire una richiesta per l'intero compendio costituente il terminal transhipment del Porto Canale di Cagliari che comportasse una diversa valutazione dell'interesse pubblico, l'AdSP può sempre e comunque procedere ai sensi dell'art. 42 del Codice della navigazione, fatto salvo l'indennizzo previsto in tali casi dalla vigente normativa;*

ha deliberato, per le suindicate motivazioni, ai sensi dell'art.8 c. 3 lett. m) della Legge n.84/94, di esaminare e valutare eventuali future domande per l'assentimento in concessione demaniale marittima, ex art.18 Legge 84/94, di porzioni del terminal *transhipment* del Porto Canale di Cagliari secondo le disposizioni di cui al D.M. n.202/2022 ed al D.M. n.110/2023, senza il limite temporale del quadriennio e senza le penalizzanti condizioni di revoca introdotte dalla delibera del Comitato di Gestione n.10 del 25.02.2021, in ossequio alla destinazione d'uso prevista nel vigente Piano Regolatore Portuale.

Attualmente nella zona sono presenti le seguenti concessioni demaniali marittime (c.d.m.) ex art.18 della Legge 84/94:

- c.d.m. rilasciata alla Società "Feeder and Domestic Service FDS Srl" (a cui è subentrata, ai sensi dell'art. 46 Cod. Nav., la Società Grandi Trasporti Marittimi S.p.A.), con scadenza al 04.08.2030, di un tratto di banchina, ad est del dente di attracco, di 185 m e del retrostante piazzale (in parte pavimentato) per complessivi 90.101,00 mq, per lo svolgimento di operazioni portuali ex art.16 della Legge n.84/94 (concessione A – v. Figura 3-3);
- c.d.m. rilasciata alla Società MITO S.r.l., con scadenza al 06.07.2025, di un tratto di banchina, ad ovest del dente di attracco, di 750 m e del retrostante piazzale pavimentato per complessivi 189.331,50 mq, per attività terminalistica tesa ad intercettare, tra l'altro, il traffico locale import/export della Regione Sardegna. La succitata Società ha chiesto il rinnovo ventennale della concessione demaniale marittima, la cui richiesta, allo stato attuale, è in fase di istruttoria (concessione B – v. Figura 3-3).



Figura 3-3 – Pianta delle concessioni attuali



4 Motivazioni della proposta di A.T.F.

Allo stato attuale, per le motivazioni indicate nel paragrafo che precede, ampi spazi e banchine del terminal *transhipment* del Porto Canale risultano inutilizzati.

In particolare, sono disponibili:

- 750 m di banchina;
- retrostanti piazzali pavimentati della superficie di circa 200.000 mq;
- 320 m di spazio fronte mare da poter banchinare;
- retrostanti piazzali non pavimentati della superficie di circa 87.000 mq.

Si rende, pertanto, opportuno valutare eventuali ulteriori utilizzi dell'infrastruttura portuale di cui trattasi, non connessi all'attuale destinazione d'uso prevista dal P.R.P. per la sottozona G1_E, stante il disinteresse degli operatori del settore per lo sviluppo di attività esclusivamente dedicate al *transhipment*.

Resta inteso che i nuovi ulteriori utilizzi non sostituiscono quelli attualmente previsti ma si aggiungono ai medesimi, lasciando quindi impregiudicata la possibilità di utilizzo di tutta o di parte della banchina per attività di *transhipment*, qualora il mercato, in futuro, dovesse cambiare e dovessero risultare ancora liberi da concessioni spazi banchinali.

Come indicato al paragrafo 2, nella sottozona G1_E* (retrostante la sottozona G1_E in cui ricade il compendio di cui trattasi) sono consentite attività commerciali/industriali connesse e interconnesse alla logistica e all'interscambio delle merci; attività produttive legate all'esercizio della Zona Franca; aree per servizi funzionali alle attività portuali; attività industriali al servizio della nautica.

In detta sottozona G1_E*, in questi ultimi anni, in conseguenza dell'ampliamento di funzioni reso possibile con l'A.T.F. del 2021, si sono insediate fiorenti attività industriali che hanno consentito lo sfruttamento delle aree e un importante incremento occupazionale (più di 300 lavoratori assunti stabilmente oltre l'indotto).

Un settore che ha avuto particolare sviluppo nella predetta sottozona è quello della carpenteria navale che, per sua natura, necessita di spazi, anche banchinali, per le operazioni portuali dei materiali utilizzati nella produzione e per l'assemblaggio e la movimentazione dei semilavorati che vengono prodotti in loco.

Dunque, le predette attività necessitano, per un ulteriore sviluppo, anche in ragione di contratti già stipulati, di poter disporre di aree banchinali per lo sbarco dei materiali e per la movimentazione ed il reimbarco dei semilavorati realizzati nelle retrostanti aree ricadenti nella sottozona G1_E*.

Pertanto, l'ampliamento della famiglia di destinazioni d'uso della sottozona G1_E – “Piazzali e banchine *container*” (destinata esclusivamente all'esercizio del terminal di *transhipment* di contenitori) con la funzione propria della sottozona G1_E* - “Aree per piazzali di deposito *container*, per funzioni portuali-industriali e



servizi logistici” del Piano Regolatore Portuale (che prevede lo svolgimento di attività industriali ed affini connesse ai traffici marittimi, oltre che all’ampliamento del Terminal Contenitori) consentirebbe di avere una maggior flessibilità di utilizzo e di poter sfruttare pienamente e compiutamente tutto il compendio, altrimenti in parte inutilizzato, come detto, ormai da anni, con conseguenti costi di gestione/manutenzione in capo all’AdSP e non ad un concessionario, nonostante gli sforzi profusi dall’Amministrazione per cercare di rendere nuovamente competitivo il Terminal Contenitori.

Il presente A.T.F. consente, pertanto, di ampliare le destinazioni d’uso delle banchine e dei relativi piazzali per permettere, oltre al transhipment, anche la movimentazione di merci e materiali connessi ad attività industriali e logistiche che si svolgono o possono essere svolte nelle aree adiacenti, retrostanti alla predetta infrastruttura portuale, con conseguente sviluppo delle stesse, incremento delle operazioni portuali e dei livelli occupazionali.

Infatti, come sopra riportato, gli insediamenti industriali allocati nelle aree retrostanti hanno avuto grande impulso e, per un ulteriore sviluppo in termini produttivi, economici ed occupazionali necessitano di ulteriori spazi verso mare per effettuare le operazioni portuali connesse allo sbarco, al deposito ed al reimbarco di materiali e semilavorati.



Figura 4-1 – Porto canale di Cagliari – Stato attuale

Il presente A.T.F. mira, pertanto, ad ampliare il novero dei potenziali fruitori della banchina e dei piazzali retrostanti accrescendo l’attrattività dell’infrastruttura portuale che, a distanza di 6 anni dalla decadenza del



precedente concessionario, risulta sfruttata solo per la metà della sua superficie per gli usi attualmente consentiti dal Piano.

La previsione di nuovi fruitori, che si aggiungono senza sostituirsi e/o impedire l'attuale destinazione, consentirebbe di sfruttare la predetta infrastruttura per la realizzazione della quale sono state spese dallo Stato ingenti risorse economiche e di dare nuovo impulso al compendio con evidenti riflessi economici positivi per le imprese e l'AdSP, nonché in termini occupazionali.

La pluralità di destinazioni d'uso diminuirebbe, altresì, i rischi di abbandono della succitata infrastruttura da parte dei terminalisti a causa delle repentine fluttuazioni dell'unico mercato cui è attualmente destinata, come già avvenuto e rappresentato al paragrafo 3.



5 Descrizione della proposta di A.T.F.

La proposta di A.T.F. prevede l'introduzione anche nella sottozona G1_E delle funzioni portuali-industriali e servizi logistici presenti nell'adiacente sottozona G1_E*, in modo da completare il processo di evoluzione di quest'area del Porto Canale di Cagliari già avviato, con successo, con l'A.T.F. del 2021, che ha istituito la succitata sottozona G1_E*, consolidando lo sviluppo economico verificatosi negli ultimi anni nel compendio.

A seguito dell'introduzione delle modifiche previste nella proposta di A.T.F. le due sottozone G1_E e G1_E* saranno caratterizzate dalle medesime funzioni (deposito container, funzioni portuali-industriali e servizi logistici), mantenendo comunque invariati gli attuali parametri urbanistici delle singole sottozone.

Pertanto, nella sottozona G1_E non è previsto alcun incremento volumetrico rispetto a quanto già previsto nel Piano vigente.

La proposta di ATF, come descritto in precedenza, mira a permettere la valorizzazione e la conservazione di un bene demaniale ad oggi, e ormai da anni, inutilizzato o comunque sottoutilizzato. Considerato ciò è comunque importante evidenziare che la proposta di ATF è finalizzata ad ampliare le destinazioni d'uso delle banchine e dei relativi piazzali, senza escludere la funzione attualmente prevista dal PRP vigente.

Anche dal punto di vista strutturale, lo svolgimento delle nuove attività introdotte col presente ATF non richiede alcuna modifica all'attuale dotazione della banchina e del piazzale a tergo e quindi non pregiudica in alcun modo lo svolgimento della funzione prevista originariamente (transhipment di contenitori).

Infatti, le caratteristiche dell'attuale banchina, in termini di profondità al piede, quota del piano banchina, portata sia nei confronti di carichi verticali che orizzontali, entità dei sovraccarichi agenti sul piazzale, sono completamente compatibili sia con lo svolgimento delle operazioni di carico e scarico dei materiali e dei semilavorati necessari per il funzionamento degli insediamenti presenti nella retrostante Zona Franca sia con la movimentazione ed il carico dei manufatti in carpenteria metallica che vengono prodotti nei suddetti stabilimenti. Ne è prova il fatto che recentemente la banchina esistente è stata appunto utilizzata, senza alcun problema, per il carico di un manufatto di questo tipo su un mezzo marittimo adibito al suo trasporto al sito di impiego.

Inoltre, le caratteristiche del piazzale retrostante, sia in termini di portanza che di dotazioni infrastrutturali (tipologia di pavimentazioni, impianto di smaltimento delle acque meteoriche, impianto di illuminazione, impianto antincendio ed impianti di acqua potabile ed industriale), sono completamente compatibili con le necessità connesse allo svolgimento dei nuovi traffici e delle nuove operazioni portuali previste e quindi non necessitano di alcun adeguamento e/o modifica.

Allo stesso modo, quindi, anche il ritorno della banchina e del piazzale retrostante della Sottozona in oggetto alla precedente funzione di transhipment di contenitori, auspicabile ma allo stato attuale dell'economia italiana



e mondiale decisamente non prevedibile ed aleatorio, non prevedendo una trasformazione dello stato dei luoghi dal punto di vista infrastrutturale, potrebbe avvenire senza alcun problema.

In conclusione, tra le tipologie di attività industriali e logistiche previste nella sottozona G1E*, in ragione degli stabilimenti già insediati in dette aree retrostanti, nella sottozona G1E saranno prevalentemente svolte le attività di sbarco materiali e semilavorati e stoccaggio, trasformazione ed imbarco di materiali, semilavorati e manufatti in carpenteria metallica per installazioni industriali anche off-shore.

Infine, tenuto conto che è in fase di rilascio la concessione demaniale marittima pluriennale di 750 m di banchina e del retrostante piazzale pavimentato per la movimentazione di contenitori, lo svolgimento di attività connesse all'originaria destinazione d'uso è assicurata per i prossimi 20 anni in circa la metà del terminal transhipment.

6 Aspetti ambientali

Come già evidenziato in precedenza e come previsto dalla Legge 84/94 (art.5 comma 5): *“Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP 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”*.

In particolare, affinché le modifiche previste rientrino nella fattispecie di un A.T.F., le stesse non devono essere, tra l'altro, rilevanti dal punto di vista ambientale.

Come detto, il vigente PRP del Porto di Cagliari, in conformità alla Legge n.84/1994 allora vigente, è stato approvato con deliberazione della Giunta Regionale n.32/78 del 15/09/2010 e con successiva deliberazione n.18/13 del 20/05/2014. Il Piano, dunque, è stato sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) presso la Regione Sardegna, conclusasi con parere positivo motivato del SAVI (Servizio Sostenibilità Ambientale e Valutazione Impatti) prot. n.10439 del 28.04.2010 e prot. n.8786 del 23.04.2014.

In tale quadro normativo e di pianificazione vigente, come approfondito nella Relazione ambientale sintetica, alla quale si rimanda per i dovuti approfondimenti, si ritiene corretto affermare che le condizioni ambientali riferite all'area in studio siano state già valutate in sede di VAS, in quanto la proposta di ATF nella “Zona G - TERMINAL CONTAINER E SERVIZI PORTUALI” non introduce nuove destinazioni d'uso o sostituzioni di quelle esistenti, ma semplicemente un'integrazione ed ampliamento di queste ultime e quindi non si discosta dalle previsioni del vigente PRP.

Stanti le soprariportate premesse, giova riprendere quanto definito nelle NTA del PRP vigente e le relative valutazioni fornite nel Rapporto Ambientale.

La Zona G – TERMINAL CONTAINER E SERVIZI PORTUALI, che comprende le banchine di levante e di ponente del Porto Canale e le aree retrostanti comprese le fasce di rispetto e di salvaguardia e dove è presente



il Terminal Container è destinata a funzioni industriali e commerciali, servizi logistici per il porto, servizi ancillari, terminal Ro.Lo. e polifunzionale.

La Sottozona G1E – Piazzali e banchine container, oggetto della proposta di ATF, è destinata all'esercizio del terminale di transhipment di contenitori.

La sottozona G1E, della superficie di 665.651 mq, è destinata a "Piazzali e banchine container" e comprende la maggior parte della banchina di levante (e relativo piazzale), dal bacino di evoluzione fino al dente per l'ormeggio di navi Ro.Lo.

La proposta di A.T.F. della sottozona G1E non si discosta quindi dalle previsioni del vigente P.R.P. e, pertanto, dalle condizioni ambientali che erano state già valutate in sede di VAS in occasione della predisposizione del medesimo.

Ciò in quanto con l'A.T.F. non vengono introdotte nuove destinazioni d'uso, né sostituite quelle esistenti con altre. Si prevede, infatti, come detto, che la banchina possa essere utilizzata oltre che per la movimentazione ed il deposito dei contenitori, anche per la movimentazione ed il deposito di merci e materiali connessi ad attività industriali e logistiche che già si svolgono nelle aree adiacenti, retrostanti alla medesima banchina, individuate nel Piano come sottozone G1E* e G2E.

La diversificazione nell'utilizzo delle superfici proposta dall'ATF non altera quindi le caratteristiche funzionali e operative del Porto Canale già previste nel PRP-2010. Tale configurazione, inoltre, non genera nuove criticità dovute ai flussi di traffico marittimo e terrestre indotto dall'operatività del Porto. Per tale ragione sono da ritenersi validi i relativi studi trasportistici allegati al PRP-2010.

Infatti, occorre evidenziare che le modifiche introdotte con la proposta di ATF non producono un incremento dei traffici terrestri e marittimi connessi allo svolgimento delle attività introdotte nella suddetta sottozona rispetto a quanto già previsto e valutato in sede di VAS e, in particolare, a quelle relative all'esercizio del terminal di transhipment di contenitori.

Al riguardo giova ricordare che nel 2014, annualità in cui si è registrato il maggior numero di operazioni portuali connesse al transhipment, nel Terminal sono stati movimentati circa 720.000 TEUS, con arrivo giornaliero di navi contenitori e svolgimento di operazioni carico/scarico di container e di movimentazioni di container nei piazzali. Si tratta di volumi di traffico che, peraltro, sono inferiori a quelli considerati nel PRP di Cagliari (2.000.000 TEU/anno, come indicato nelle Norme Tecniche di Attuazione), visto anche la previsione di un ulteriore ampliamento del terminal esistente con realizzazione di ulteriori 320 m di banchina operativa e di piazzali a tergo.

Tali volumi di traffico sia terrestri che marittimi relativi allo svolgimento delle attività di transhipment di contenitori non possono essere assolutamente paragonati a quelli corrispondenti allo svolgimento delle attività connesse alla nuova funzione portuale-industriale e servizi logistici introdotta per la sottozona G1E con il

presente ATF.

Infatti, dal punto di vista marittimo, gli unici traffici attesi sono quelli necessari per l'approvvigionamento dei materiali e semilavorati necessari per la produzione dei manufatti in carpenteria metallica che avverrà presso gli stabilimenti già impiantanti e/o che si impianteranno nella Zona Franca retrostante (sottozona G1E*) e quelli per il carico su nave dei manufatti metallici che verranno prodotti presso i suddetti stabilimenti, che si concretizzano nell'arrivo saltuario di navi da trasporto in luogo sia di un arrivo giornaliero di navi porta contenitori sia della presenza in banchina anche di più navi contemporaneamente (fino a 5) verificatesi durante il periodo di funzionamento del terminal di transhipment (si veda la situazione degli accosti riportata in Figura 6-1).



Figura 6-1 –Terminal Transhipment – Foto 2011

Dal punto di vista dei traffici terrestri le nuove attività che si svolgeranno nel piazzale operativo consistono nella movimentazione e stoccaggio dei materiali e semilavorati necessari per alimentare le attività produttive che si svolgono nella retrostante Zona Franca (Sottozona G1E*), nell'assemblaggio e movimentazione dei manufatti che dovranno essere caricati sulle navi da trasporto, alle quali corrisponde una frequenza e durata sensibilmente inferiore a quella determinata dalla movimentazione dei contenitori.

Anche per quanto concerne le tipologie dei mezzi che vengono impiegati per lo svolgimento delle operazioni di carico/scarico dalle navi e di movimentazione all'interno dei piazzali, queste sono del tutto analoghe a quelle dei mezzi che vengono già utilizzati per lo svolgimento delle attività di transhipment di contenitori e, cioè, gru su rotaia e/o gru gommate per le operazioni di carico / scarico dalle navi e gru gommate e trailer trascinati da trattori, entrambi con motori endotermici, per le movimentazioni all'interno del piazzale.

Pertanto, non si ravvisa una modifica del carico ambientale a suo tempo già valutato, né tanto meno di quello urbanistico.



Inoltre, la zona interessata dalla proposta di A.T.F., pur essendo circondata da siti Natura 2000 (ZSC e ZPS), mantiene la sua “indipendenza” ambientale poiché non contiene nessun collegamento ecologico con le aree stagnali e lagunari.

Per quanto sopra, si ritiene che l'estensione delle destinazioni d'uso dalla sottozona G1_E* alla sottozona G1_E, previsto nella proposta di ATF-2025, non abbia rilevanza ambientale rispetto a quanto già valutato ed analizzato in sede di VAS.

Per maggiori dettagli si rimanda all'elaborato “Relazione Ambientale Sintetica” facente parte del presente A.T.F.



7 Norme Tecniche di attuazione

Nel seguito sono riportati gli articoli delle NTA relative alle due sottozone G1E e G1E* nella versione del PRP vigente e nella versione modificata a seguito dell'introduzione delle modifiche introdotte col presente ATF. Nelle NTA del presente A.T.F. sono evidenziate in rosso corsivo le modifiche introdotte alle NTA del PRP vigente.

7.1 NTA PRP Vigente

Zona G – TERMINAL CONTAINER E SERVIZI PORTUALI

Superficie totale: **5.416.686 mq**

Volumetria totale edificata allo stato attuale: **197.500 mc**

Costituisce la zona di espansione per le future attività portuali.

Tenuto conto della continua evoluzione dei mezzi marittimi e della variabilità del mercato, ogni intervento sarà orientato alla massima flessibilità.

Dal punto di vista della operatività marittima, tale presupposto si tradurrà nell'adozione di banchine lineari in grado di garantire la più ampia polifunzionalità degli accosti.

Nella Zona sono consentiti interventi di nuova edificazione nel rispetto delle destinazioni e delle volumetrie previste dal Piano, che, per le sottozone G1E*, G2E, G2E*,G2W, G3B, G5A, G5B e H2, saranno regolamentati da Piani Attuativi.

La zona è anche interessata dal collegamento stradale con il Porto Vecchio, interno alle aree portuali, e dal relativo nuovo ponte.

Sottozona G1E – Piazzali e banchine container

Superficie totale: **665.651 mq**

Comprende la maggior parte della banchina di levante (e relativo piazzale), dal bacino di evoluzione fino al dente per l'ormeggio di navi Ro.Lo.

È destinata all'esercizio del terminal di transhipment di contenitori ed il suo dimensionamento tiene conto della possibilità di futuri ampliamenti.

Come intervento di breve periodo è prevista la realizzazione di un modulo per nave dell'ultima generazione, della lunghezza di circa 400 m., da realizzarsi sul proseguimento della attuale banchina, interessando il tratto a scogliera che delimita, sullo stesso allineamento, il tratto Est del bacino di evoluzione.



Tale realizzazione porta a 1.900 m. la lunghezza della banchina, adeguandosi al traffico previsto al 2010 di 2.000.000 TEU/anno, con il rispetto degli indici di efficienza portuale, stabiliti in 1.000 TEU/m e 130 m/QC, secondo i piani di gestione dell'attuale concessionario.

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

| | | |
|---|-------|---------|
| Superficie territoriale (St) | mq | 665.651 |
| Indice di utilizzazione territoriale (Ut) | mq/mq | 0,001 |
| Superficie Lorda (Sl) | mq | 665 |

Sottozona G1E* - Aree per piazzali di deposito container, per funzioni portuali-industriali e servizi logistici

Superficie totale: **339.433 mq**

Detta sottozona è destinata ad attività industriali ed affini connesse ai traffici marittimi, nonché qualora se ne ravveda l'esigenza, all'ampliamento del Terminal Contenitori. In essa sono consentite operazioni commerciali connesse e interconnesse alla logistica e all'interscambio delle merci; attività produttive legate all'esercizio della Zona Franca; aree per servizi funzionali alle attività portuali; attività industriali al servizio della nautica.

In essa gli interventi di nuova edificazione dovranno avvenire nel rispetto delle seguenti prescrizioni.

- Sono consentite solo quelle costruzioni attinenti alla destinazione della zona. Esse non potranno comprendere locali d'abitazione se non per custodi e per il personale tecnico di cui sia strettamente indispensabile la presenza continua in stabilimento
- È consentito l'utilizzo dei lotti per deposito e stoccaggio di merci a cielo aperto e per il transhipment.
- Il rapporto massimo fra superficie coperta e superficie totale del lotto non dovrà essere superiore al 50% e l'indice di sfruttamento edilizio non dovrà essere superiore a 0,60 mq/mq.
- Nei singoli lotti gli edifici dovranno sorgere isolati, con distacchi dai confini del lotto stesso, dei fabbricati o degli impianti di qualsiasi tipo, non inferiori a metri 12,00. Il distacco dal confine su strada non deve essere inferiore ai 15,00 metri.
- Le opere di recinzione dovranno essere particolarmente curate e sul fronte stradale dovranno essere realizzate a giorno o con siepi verdi. Il basamento di tali recinzioni può essere costituito da muratura continua per un'altezza non superiore a centimetri 70, misurata dal piano stradale. Eventuali deroghe sono consentite solo se prescritte da disposizioni di legge relative al particolare impianto. Le recinzioni fra lotto e lotto possono essere realizzate in muratura continua. I distacchi minimi su strada



possono essere aumentati nei casi in cui le recinzioni medesime o le alberature ricadano in corrispondenza di curve stradali, di incroci, biforcazioni e diramazioni. Di norma le alberature devono essere arretrate di metri 20,00 dagli incroci.

- All'interno della recinzione devono essere lasciate libere aree di disimpegno, commisurate alla massima attività ed estensione dell'azienda, per consentire la manovra di tutti gli automezzi, anche pesanti, che sono interessati all'attività del complesso industriale, nonché al loro stazionamento per operazioni di carico e scarico. All'interno del lotto dovranno essere previste aree per parcheggi privati degli automezzi del personale nella misura di un metro quadrato ogni 3,5 metri quadrati di superficie lorda orizzontale complessivamente sviluppata.
- L'altezza massima degli edifici non dovrà superare i metri 15,00 derogabili nel caso di costruzione di volumi tecnici quali camini, prese d'aria, antenne e/o simili, e comunque in tutti quei casi in cui si dimostra in progetto la necessità di altezze maggiori funzionali all'attività produttiva. In ogni caso le altezze dei fabbricati dovranno essere tali da non interferire con le operazioni aeroportuali.

In questa sottozona è permesso l'insediamento di attrezzature funzionali e servizi tecnici a supporto delle attività della sottozona G2E, nel rispetto dei seguenti parametri urbanistici, calcolati tenendo conto che l'indice di utilizzazione fondiaria non potrà essere maggiore di 0.50 mq/mq:

| | | |
|---|-------|---------|
| Superficie territoriale (St) | mq | 339.433 |
| Indice di utilizzazione territoriale (Ut) | mq/mq | 0,25 |
| Superficie Lorda (Sl) | mq | 84.858 |
| Indice di copertura territoriale (Ic) | mq/mq | 0,23 |
| Superficie coperta (Sq) | mq | 78.069 |

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



7.2 NTA della proposta di A.T.F.

Zona G – TERMINAL CONTAINER E SERVIZI PORTUALI

Superficie totale: **5.416.686 mq**

Volumetria totale edificata allo stato attuale: **197.500 mc**

Costituisce la zona di espansione per le future attività portuali.

Tenuto conto della continua evoluzione dei mezzi marittimi e della variabilità del mercato, ogni intervento sarà orientato alla massima flessibilità.

Dal punto di vista della operatività marittima, tale presupposto si tradurrà nell'adozione di banchine lineari in grado di garantire la più ampia polifunzionalità degli accosti.

Nella Zona sono consentiti interventi di nuova edificazione nel rispetto delle destinazioni e delle volumetrie previste dal Piano, che, per le sottozone G1E*, G2E, G2E*, G2W, G3B, G5A, G5B e H2, saranno regolamentati da Piani Attuativi.

La zona è anche interessata dal collegamento stradale con il Porto Vecchio, interno alle aree portuali, e dal relativo nuovo ponte.

Sottozona G1E – Piazzali e banchine per movimentazione e deposito di container e per funzioni portuali-industriali e servizi logistici

Superficie totale: **665.651 mq**

Comprende la maggior parte della banchina di levante (e relativo piazzale), dal bacino di evoluzione fino al dente per l'ormeggio di navi Ro.Lo.

È destinata all'esercizio del terminal di transhipment di contenitori (con possibilità di futuri ampliamenti) e ad attività industriali ed affini connesse ai traffici marittimi. In essa oltre alle operazioni connesse all'esercizio del terminal di transhipment di contenitori sono consentite operazioni commerciali connesse e interconnesse alla logistica e all'interscambio delle merci; attività produttive legate all'esercizio della Zona Franca retrostante; aree per servizi funzionali alle attività portuali; attività industriali al servizio della nautica.

Come intervento di breve periodo è prevista la realizzazione di un modulo per nave **portacontenitori** dell'ultima generazione, della lunghezza di circa 400 m, da realizzarsi sul proseguimento della attuale banchina, interessando il tratto a scogliera che delimita, sullo stesso allineamento, il tratto Est del bacino di evoluzione.



Tale realizzazione porta a 1.900 m. la lunghezza della banchina, adeguandosi al traffico previsto al 2010 di 2.000.000 TEU/anno, con il rispetto degli indici di efficienza portuale, stabiliti in 1.000 TEU/m e 130 m/QC, secondo i piani di gestione dell'attuale concessionario.

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

| | | |
|---|-------|---------|
| Superficie territoriale (St) | mq | 665.651 |
| Indice di utilizzazione territoriale (Ut) | mq/mq | 0,001 |
| Superficie Lorda (Sl) | mq | 665 |

Sottozona G1E* - Aree per piazzali di deposito container, per funzioni portuali-industriali e servizi logistici

Superficie totale: **339.433 mq**

Detta sottozona è destinata ad attività industriali ed affini connesse ai traffici marittimi, nonché qualora se ne ravveda l'esigenza, all'ampliamento del Terminal Contenitori. In essa sono consentite operazioni commerciali connesse e interconnesse alla logistica e all'interscambio delle merci; attività produttive legate all'esercizio della Zona Franca; aree per servizi funzionali alle attività portuali; attività industriali al servizio della nautica.

In essa gli interventi di nuova edificazione dovranno avvenire nel rispetto delle seguenti prescrizioni.

- Sono consentite solo quelle costruzioni attinenti alla destinazione della zona. Esse non potranno comprendere locali d'abitazione se non per custodi e per il personale tecnico di cui sia strettamente indispensabile la presenza continua in stabilimento
- È consentito l'utilizzo dei lotti per deposito e stoccaggio di merci a cielo aperto e per il transhipment.
- Il rapporto massimo fra superficie coperta e superficie totale del lotto non dovrà essere superiore al 50% e l'indice di sfruttamento edilizio non dovrà essere superiore a 0,60 mq/mq.
- Nei singoli lotti gli edifici dovranno sorgere isolati, con distacchi dai confini del lotto stesso, dei fabbricati o degli impianti di qualsiasi tipo, non inferiori a metri 12,00. Il distacco dal confine su strada non deve essere inferiore ai 15,00 metri.
- Le opere di recinzione dovranno essere particolarmente curate e sul fronte stradale dovranno essere realizzate a giorno o con siepi verdi. Il basamento di tali recinzioni può essere costituito da muratura continua per un'altezza non superiore a centimetri 70, misurata dal piano stradale. Eventuali deroghe sono consentite solo se prescritte da disposizioni di legge relative al particolare impianto. Le recinzioni fra lotto e lotto possono essere realizzate in muratura continua. I distacchi minimi su strada



possono essere aumentati nei casi in cui le recinzioni medesime o le alberature ricadano in corrispondenza di curve stradali, di incroci, biforcazioni e diramazioni. Di norma le alberature devono essere arretrate di metri 20,00 dagli incroci.

- All'interno della recinzione devono essere lasciate libere aree di disimpegno, commisurate alla massima attività ed estensione dell'azienda, per consentire la manovra di tutti gli automezzi, anche pesanti, che sono interessati all'attività del complesso industriale, nonché al loro stazionamento per operazioni di carico e scarico. All'interno del lotto dovranno essere previste aree per parcheggi privati degli automezzi del personale nella misura di un metro quadrato ogni 3,5 metri quadrati di superficie lorda orizzontale complessivamente sviluppata.
- L'altezza massima degli edifici non dovrà superare i metri 15,00 derogabili nel caso di costruzione di volumi tecnici quali camini, prese d'aria, antenne e/o simili, e comunque in tutti quei casi in cui si dimostra in progetto la necessità di altezze maggiori funzionali all'attività produttiva. In ogni caso le altezze dei fabbricati dovranno essere tali da non interferire con le operazioni aeroportuali.

In questa sottozona è permesso l'insediamento di attrezzature funzionali e servizi tecnici a supporto delle attività della sottozona G2E, nel rispetto dei seguenti parametri urbanistici, calcolati tenendo conto che l'indice di utilizzazione fondiaria non potrà essere maggiore di 0.50 mq/mq:

| | | |
|---|-------|---------|
| Superficie territoriale (St) | mq | 339.433 |
| Indice di utilizzazione territoriale (Ut) | mq/mq | 0,25 |
| Superficie Lorda (Sl) | mq | 84.858 |
| Indice di copertura territoriale (Ic) | mq/mq | 0,23 |
| Superficie coperta (Sq) | mq | 78.069 |

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



8 Sulla procedibilità, ammissibilità e fondatezza della proposta di A.T.F.

Come evidenziato nei precedenti paragrafi, le modifiche introdotte con la presente proposta di A.T.F. sono dettate dall'esigenza di contrastare la profonda crisi del Terminal Contenitori e di dotare il Porto Canale di Cagliari della flessibilità necessaria per consentire la ripresa e lo sviluppo dei traffici portuali.

La presente proposta di A.T.F. prevede di integrare le funzioni delle aree della sottozona G1_E, allo stato attuale destinate esclusivamente all'esercizio del terminal di *transshipment* di contenitori, con quelle delle aree retrostanti (sottozona G1_E*), con l'obiettivo di consentire in detta zona lo sviluppo di traffici non direttamente connessi alla movimentazione dei container, anche in considerazione dell'istituzione della Zona Franca interclusa.

La proposta di A.T.F. non modifica le attuali funzioni della sottozona G1_E, ma le integra con quelle previste nella sottozona G1_E* (per funzioni portuali-industriali e servizi logistici) senza modificarne, comunque, i parametri urbanistici attualmente vigenti.

La proposta di A.T.F. può, quindi, essere considerata pienamente compatibile con gli obiettivi e le strategie del Piano Regolatore Portuale vigente.

Il Piano Regolatore Portuale è uno strumento che tiene conto delle necessità contingenti nel momento della redazione del medesimo e di quelle ragionevolmente prevedibili nel medio-lungo termine.

Qualora, nel volgere del tempo, dovessero manifestarsi nuove esigenze tali da rendere necessaria l'introduzione di modifiche sostanziali al Piano, ossia modifiche di rilevanza significativa che alterino le originarie scelte e gli indirizzi della pianificazione vigente, non vi è dubbio che occorrerebbe attuare una revisione del Piano stesso.

Nella fattispecie in esame, invece, le modifiche che si vogliono apportare non alterano in modo sostanziale la struttura del Piano in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali.

Pertanto, si ritiene che la modifica rientri nella casistica di cui all'art.5 comma 5 della Legge 84/94 ossia nella fattispecie degli "Adeguamenti Tecnici Funzionali delle Opere del Piano".

Il predetto comma 5 dell'art.5 della Legge n.84/94, come sostituito dall'art. 48, comma 1, lett. d) del D.L. 16 luglio 2020, n. 76 convertito con modificazioni in legge dall'art. 1, comma 1, Legge 11 settembre 2020, n.120, come modificato dal D.L. 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 novembre 2021, n. 156, prevede che:

“Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP 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”.

Fra le modifiche non sostanziali del succitato comma 5 dell’art.5 della Legge n.84/94, così come recentemente modificato, rientrano

- Le modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali: nuove funzioni compatibili con la preesistente, o le preesistenti, nella medesima area portuale; rilocalizzazione di funzioni portuali preesistenti; integrazioni/modifiche delle norme d’attuazione.

La proposta di A.T.F. ricade, pertanto, pienamente nell’ambito di tale famiglia di modifiche ammissibili, peraltro lasciando inalterati i già bassi indici di edificabilità previsti dalle NTA del P.R.P. vigente.

Il presente A.T.F. ricade, in particolare, nel caso tipologico già riconosciuto dal Consiglio Superiore dei LL.PP. *Modifica non sostanziale alle funzioni in un PRP “aggiornato” con famiglie di funzioni compatibili ed in particolare: “Variazione di funzione appartenente ad una famiglia di “funzioni compatibili”.*