

Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



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.32/78 del 15.09.2010 e n. 18/13 del 20.05.2014)

Elaborato:

A1

Oggetto:

Relazione Generale

PIANO ATTUATIVO

Zona "D" dal molo Dogana alla banchina S. Agostino

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Il Presidente

Prof. Massimo DEIANA

Il Segretario Generale

Avv. Natale DITEL

Direzione Tecnica SUD

Ing. Sergio MURGIA

Ing. Alessandra MANNAI

Ing. Monica DEIDDA

Data:

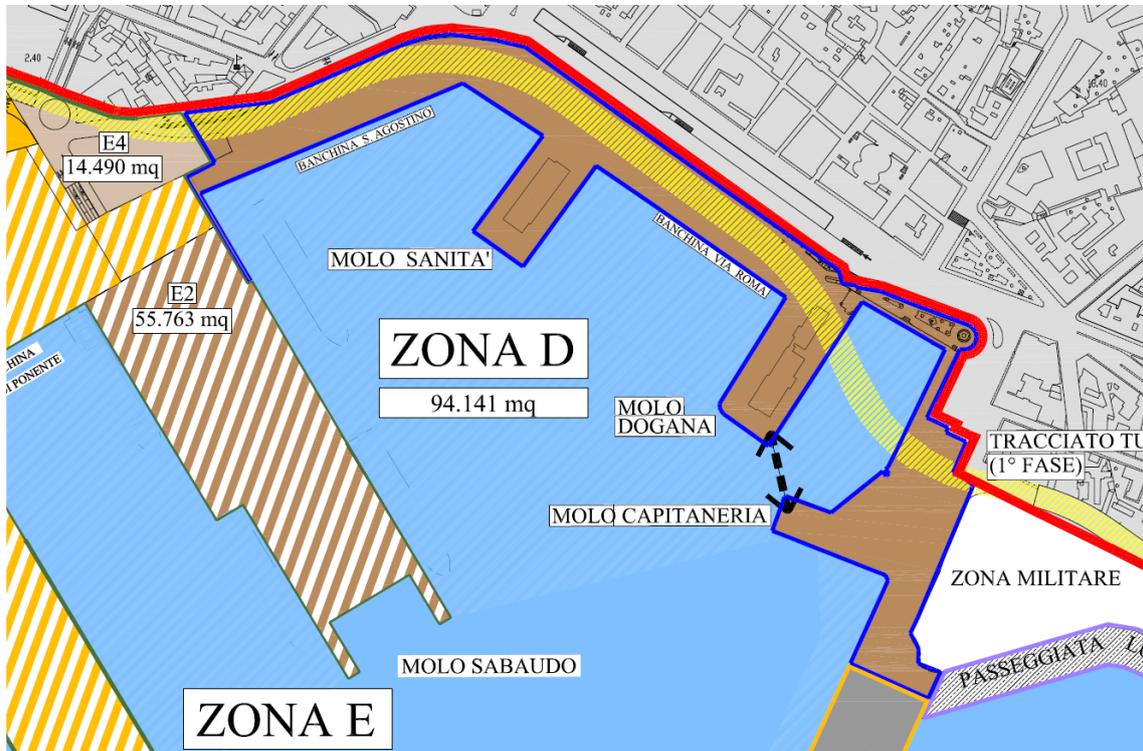
APRILE 2024

Scala:

- 1. Zona “D” del Piano Regolatore Portuale di Cagliari – posizionamento all’interno del Porto**
- 2. Previsioni di Piano per la zona “D”**
- 3. Stato attuale della zona “D”**
- 4. Esigenza del Piano Attuativo**
- 5. Previsioni del Piano Attuativo**

1. Zona "D" del Piano Regolatore Portuale di Cagliari – posizionamento all'interno del Porto

La zona "D" del P.R.P. comprende la radice del Molo Ichnusa, il Molo capitaneria, il Molo Dogana, la banchina di via Roma, il Molo Sanità, la banchina Azuni e, con l'Adeguamento Tecnico Funzionale del dicembre 2020, l'intera banchina S. Agostino.



- Zona "D" del P.R.P. vigente -



- Zona "D" del P.R.P. -

Essa rappresenta la zona di maggior interesse dal punto di vista storico, tenuto conto che è l'area portuale antistante il centro storico della città e, quindi, il suo water front per eccellenza frequentato da turisti e cittadini.

In particolare, la banchina di via Roma ha una profondità di circa 60 m. Le aree erano un tempo utilizzate per la sosta dei semirimorchi (le navi Ro Ro e Ro Rp-pax sino al 2005 ormeggiavano nel dente del Molo Sanità) ed oggi sono adibite a viabilità portuale per il collegamento della parte di levante e ponente del Porto ed a aree di sosta per i fruitori delle marine ivi presenti.

Nella banchina S. Agostino sono presenti le corsie di imbarco per le auto con passeggeri al seguito, che devono accedere all'area di security dal varco S. Agostino, nonché un attraversamento pedonale per l'indirizzo di passeggeri e crocieristi alle aree di via Roma.

In corrispondenza della cosiddetta "darsenetta" (la vecchia seicentesca darsena storica che rappresenta la prima struttura portuale del Porto), tra il Molo Dogana ed il Molo Capitaneria, la profondità del demanio marittimo è di soli 7,00, larghezza che non consente di realizzare una viabilità carrabile. L'area è, pertanto, adibita unicamente a viabilità pedonale, stante anche l'esigenza di mantenere una distanza di sicurezza dal ciglio banchina.

Le aree della zona "D" del Molo Capitaneria e del Molo Ichnusa non sono, pertanto, raggiungibili attraverso la viabilità portuale, ma bensì immettendosi nella viabilità comunale.

2. Previsioni di Piano per la zona "D"

Le norme di attuazione del PRP per la zona "D" prevedono quanto di seguito riportato.

(...)

Si prevede di realizzare ormeggi per circa 300 imbarcazioni, che potranno trovare risposta alle loro esigenze di servizi nelle strutture previste sui moli Sanità e Dogana.

(...)

In essa è compresa l'attuale Capitaneria, il cui volume è pari a 13.982 metri cubi, di cui il presente Piano prevede la demolizione ed il trasferimento di parte delle funzioni in essa espletate in tre nuove localizzazioni delle funzioni. Le previsioni contenute nel Piano rispettano le fondamentali funzioni della Capitaneria di Porto nell'ambito portuale e prevedono, anche, un incremento di volumetria finalizzato al potenziamento delle strutture.

Tali diverse localizzazioni tengono conto, per le funzioni operative, dello spostamento del baricentro dei traffici commerciali verso la parte occidentale del porto di Cagliari, mentre le funzioni di rappresentanza vengono mantenute in prossimità dell'attuale localizzazione.

In particolare, le zone individuate per le nuove localizzazioni della Capitaneria di Porto sono le seguenti:

- *uffici di rappresentanza (Molo Bestiame - radice del Molo Ichnusa);*
- *uffici della Direzione Marittima (Molo Sabauda), per un volume pari a 5.634 mc, corrispondente al volume che, nell'attuale edificio, è destinato ad uffici;*
- *alloggi personale ed attività operative nella sottozona F7, alla radice del Molo Foraneo di Ponente (Via dei Calafati), a stretto contatto con le banchine destinate ad ospitare i mezzi della Capitaneria, con una volumetria ammissibile pari a 15.000 metri cubi.*

Oltre alle suddette tre localizzazioni principali, è stato previsto l'insediamento di uffici distaccati della Direzione marittima nella zona A, a servizio del naviglio da diporto.

In particolare, gli uffici di rappresentanza della Capitaneria di Porto verranno localizzati in un nuovo edificio, che costituirà anche la nuova sede dell'Autorità Portuale.

È ammesso l'utilizzo degli edifici esistenti per uffici dell'Ente fino alla realizzazione di un'unica sede.

La parte della zona costituita dal Molo Sanità, dal Molo Dogana e dalle banchine antistanti la Via Roma ha una fruizione turistica e cittadina ed è destinata ad attività a servizio della nautica da diporto, ad attività ricettive di tipo alberghiero ed a pubblici esercizi rivolti ai fruitori della zona.

Pertanto, in queste aree è previsto l'insediamento di attività direttamente collegate al settore della nautica da diporto, nonché al più ampio bacino di utenza frequentante il porto, oltre che parcheggi attrezzati ad uso pubblico e parcheggi pertinenziali.

Sono vietati gli edifici ad uso residenziale, a meno di quelli strettamente indispensabili per il personale di sorveglianza, le attività commerciali all'ingrosso ed i centri commerciali.

Nella zona sono consentiti interventi di riqualificazione o demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti, nel rispetto delle destinazioni d'uso della zona, con un incremento volumetrico del 30% (in analogia a quanto previsto dal piano casa - L.R n.8/2015 e n.1/2019) e con altezza massima di 13,30 m, che saranno regolamentati da Piani Attuativi.

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;

Nella zona dovrà essere assicurata una dotazione di spazi pubblici o di uso pubblico, escluse le sedi viarie, e, in aggiunta alla misura minima prescritta dall'art 41 sexies della L. 1150/1942, la disponibilità di superfici, escluse le sedi viarie, nella misura di 80 mq ogni 100 mq di superficie lorda di pavimento; di tali ultime superfici, almeno 50 mq devono essere destinate a parcheggio di uso pubblico e quelle restanti dovranno essere sistemate a verde.

In particolare, potranno essere realizzati parcheggi interrati sul Molo Sanità e sul Molo Dogana, in corrispondenza dei fabbricati ivi presenti, qualora si ritenga opportuno di procedere alla loro demolizione e successiva ricostruzione.

In ogni caso, la superficie della Zona coperta dall'edificato non dovrà essere superiore al 40% dell'intera superficie della Zona.

I parcheggi potranno essere previsti anche interrati.

I parametri di edificabilità della Zona sono i seguenti:

<i>Superficie territoriale (St)</i>	<i>mq</i>	94.141
<i>Indice di fabbricabilità territoriale (It)</i>	<i>mc/mq</i>	0,86
<i>Volume Urbanistico (Vur)</i>	<i>mc</i>	73.970

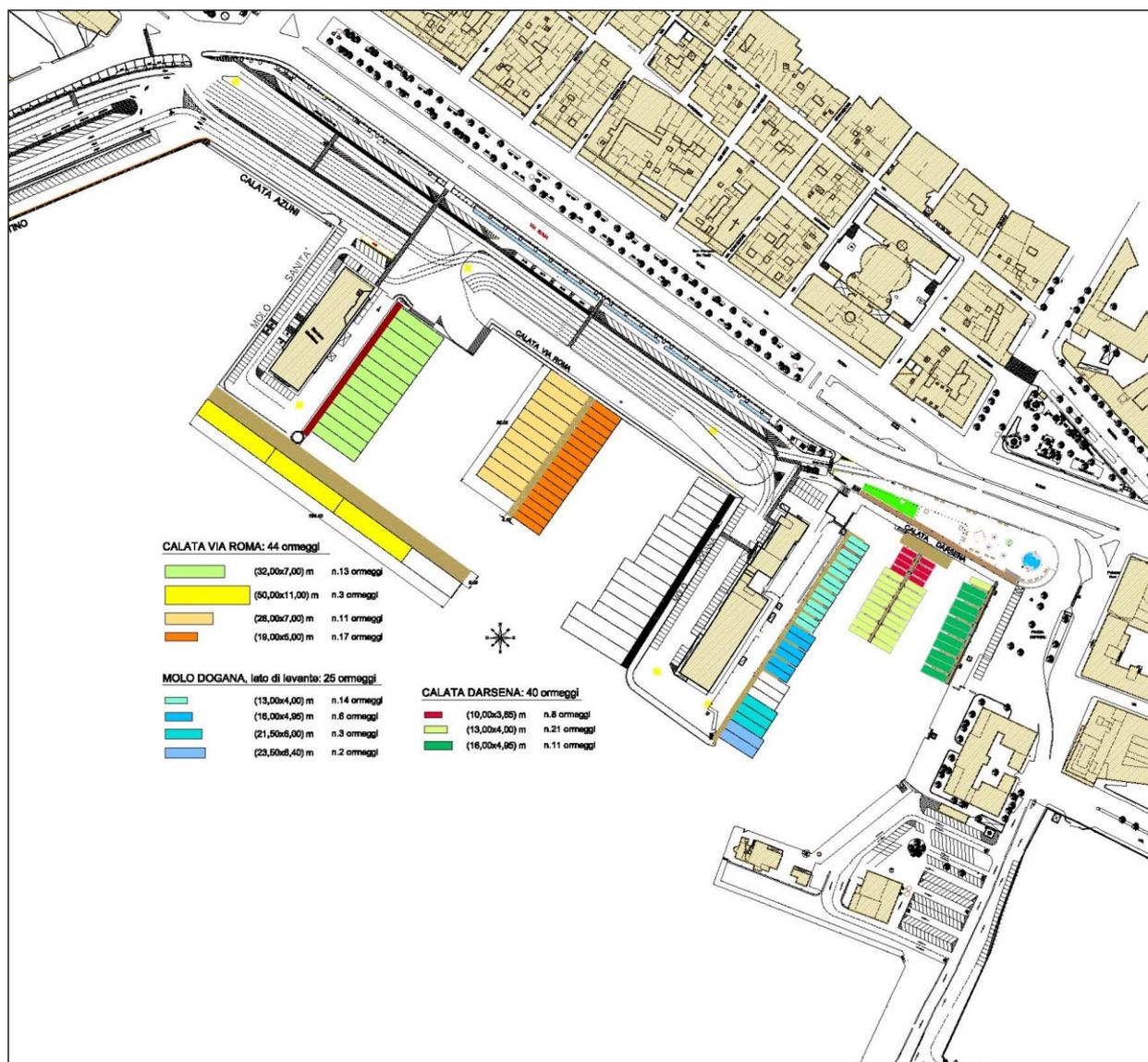
L'altezza massima di sottozona è pari a m 13.30.

3. Stato attuale della zona "D"

Le previsioni del P.R.P. nella zona "D" sono state solo parzialmente attuate.

Le marine previste nel P.R.P. sono presenti unicamente nella "darsenetta" (in parte, in quanto fronte la Capitaneria di Porto vi sono gli ormeggi delle imbarcazioni militari e della polizia) e nello specchio acqueo compreso tra i moli Dogana e Sanità. Gli ormeggi del lato di ponente del Molo Sanità sono utilizzati dalle imbarcazioni dei charter.

Gli specchi acqueei delle calate Azuni e S. Agostino sono, al contrario, inutilizzati.



- Ormeggi attualmente utilizzati nella zona "D" -

Nelle aree a terra la riqualificazione del water front è avvenuta solo minimamente.

L'intervento di riqualificazione già realizzato, finalizzato alla fruizione turistico – cittadina del water front portuale, è la passeggiata pedonale e ciclabile realizzata lungo il lato di ponente del Molo Dogana e la calata

via Roma, che collega la passeggiata fronte la Marina Militare, la pineta di Bonaria e Su Siccu con quella di S. Elia mediante il ponte ciclo-pedonale sul canale S. Bartolomeo.

Deve, pertanto, essere completata per la gran parte la riqualificazione prevista dal P.R.P. con l'eventuale demolizione e ricostruzione, o comunque ristrutturazione, degli edifici esistenti e la delocalizzazione di attività non conformi a quelle previste dal P.R.P.

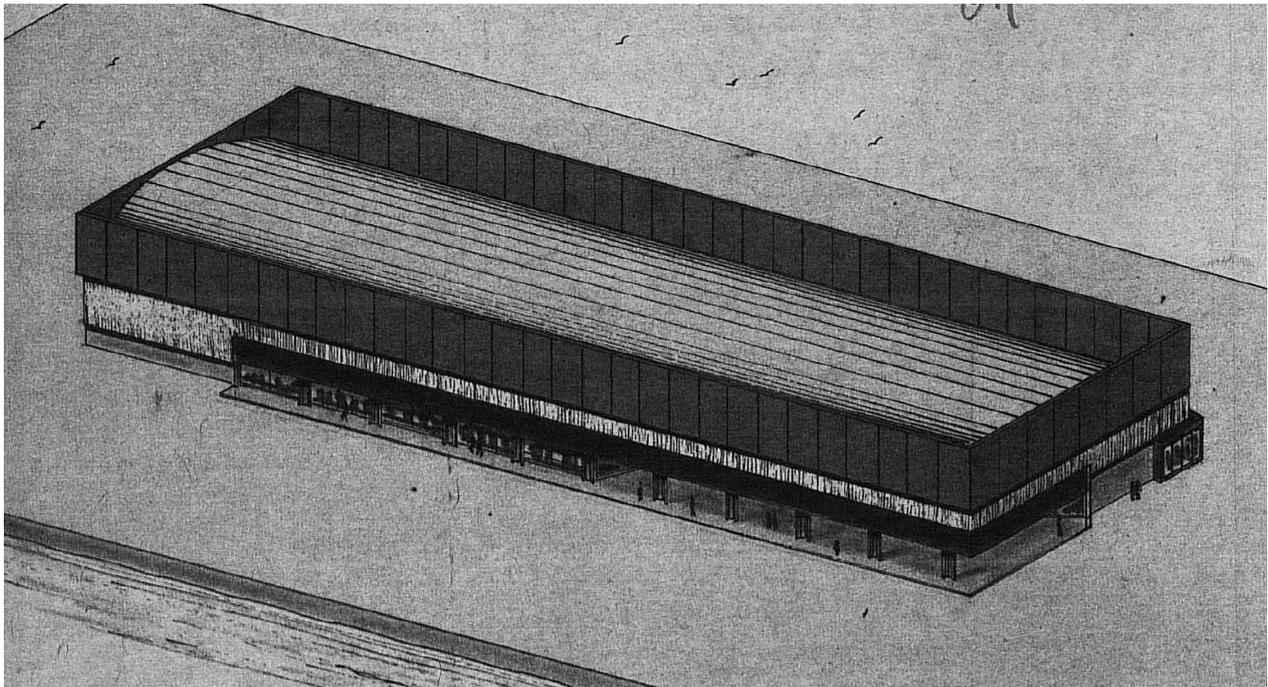
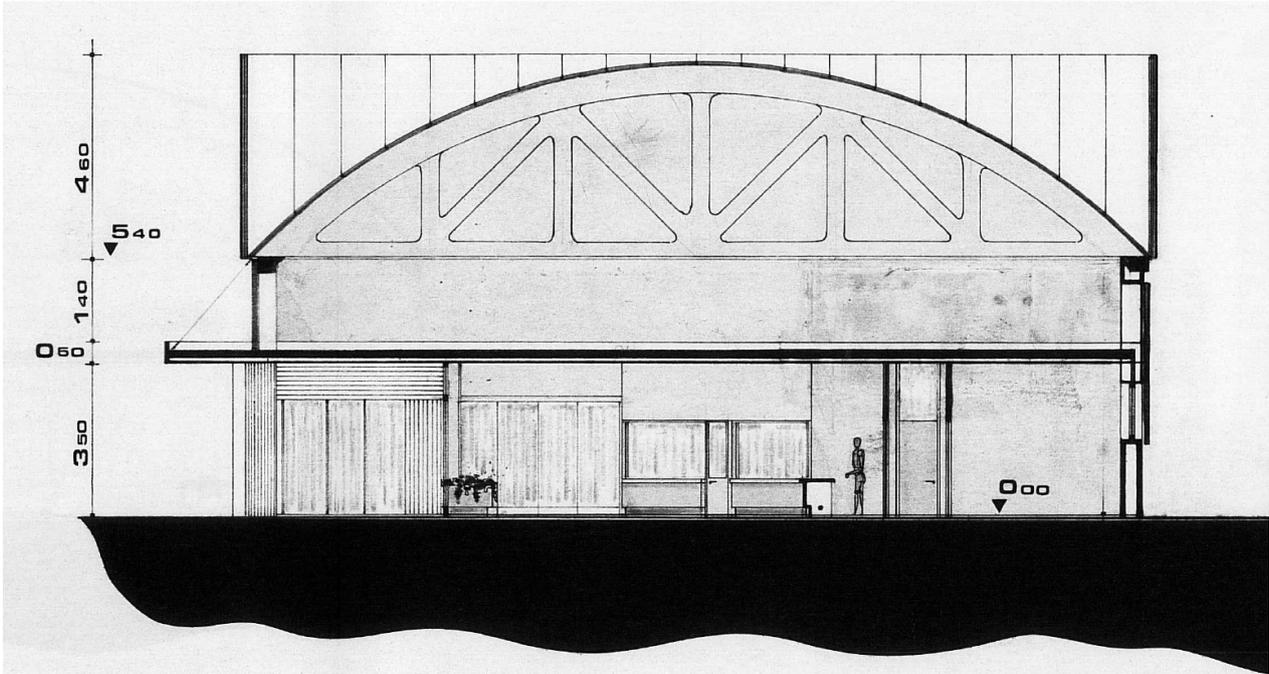
La maggior parte delle aree hanno, infatti, mantenuto la conformazione del periodo in cui le navi Ro Ro – pax ormeggiavano nella banchina di via Roma ed erano per lo più adibite alla sosta di pre-imbarco e viabilità.



- Aree di via Roma -

Gli edifici sono situati sui tre molo principali:

- sul Molo Sabaudò è presente un edificio a suo tempo adibito al ricovero delle merci. Esso ha una superficie di ca. 1.570 mq (75 x 21 m) ed una volumetria di ca. 8.600 mc. Negli anni '86 / '87 è stato ristrutturato per realizzare una stazione marittima a servizio dei passeggeri delle navi di linea che ormeggiavano sul Molo. Il fabbricato, col trasferimento nel 2005 / 2006 dell'ormeggio delle navi nella zona ovest del Porto, non svolge più la sua funzione ed è attualmente inutilizzato.



- Progetto di ristrutturazione fabbricato ex Stazione Marittima -



- Fabbricato sul Molo Sanità, dopo la ristrutturazione degli anni '80 -



- Edificio adibito a Stazione marittima con ormeggio della nave Ro Ro – pax sul Molo Sanità -

- Sul Molo Dogana insistono due fabbricati:
 - quello più prossimo alla radice del Molo è utilizzato per uffici dell'Ente (della superficie di ca 540 mq ed una volumetria di 3.685 mc) e della marina di Portus Karalis, che ha in concessione la calata di via Roma, il molo Sanità lato di levante e la darsenetta (della superficie di ca 210 mq ed una volumetria di ca 1.010 mc);

- verso la testata è presente il distaccamento dei Vigili del Fuoco in Porto (della superficie di ca 1.375 mq ed una volumetria di ca 12.775 mc).



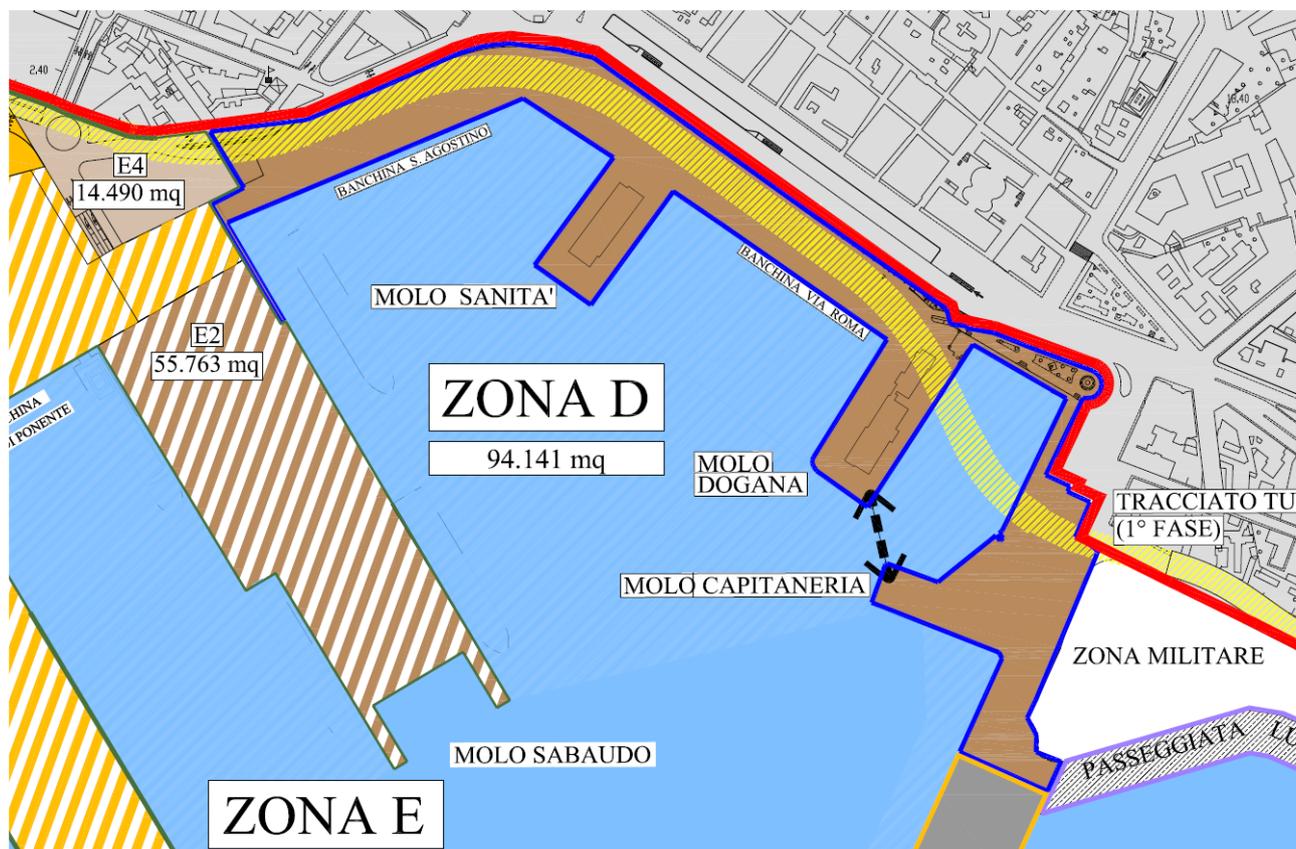
- Edifici sul Molo Dogana -

- Nel Molo Capitaneria sono presenti i seguenti fabbricati:
 - La sede legale della locale Capitaneria di porto, della superficie di ca 1.550 mq ed una volumetria di ca 18.485 mc;
 - I locali in concessione alla Moby (divisione rimorchiatori) ed al Corpo Piloti del Porto, nonché quelli in consegna alla Marina Militare. Le strutture occupano complessivamente una superficie di circa 975 mq ed una volumetria di circa 4.265 mc.



- Edifici sul Molo Capitaneria -

L'opera più importante prevista in dette aree dal P.R.P. è il tunnel di attraversamento della via Roma, che è stato introdotto nella pianificazione portuale (approvata nel settembre 2010) a seguito della richiesta dell'allora Amministrazione Comunale sulla base di un progetto della soc. Italferr.



Il tunnel, tuttavia, non è mai stato realizzato dal Comune di Cagliari e, da quanto si è appreso dagli articoli sui locali quotidiani, non sembra più attuale l'ipotesi progettuale a suo tempo sviluppata da Italferr.

Infatti, parrebbe che l'attuale Amministrazione Comunale sia orientata a realizzare un tunnel stradale, o passante viario, interrato nell'area corrispondente al sedime dell'attuale strada di attraversamento della via Roma lato mare (in zona comunale), che interferisce minimamente sull'area portuale, solo in prossimità della Piazza Matteotti.

In ogni caso, in entrambe le ipotesi (la soluzione originaria della Soc. Italferr in ambito portuale o quella attuale ai margini del Porto) non si rilevano particolari interferenze con le attività portuali nelle aree della zona "D" situate a ovest della darsena storica, mentre a un naturale impatto sulle aree situate ad est e, in particolare, sul Molo Capitaneria. Infatti, come indicato nella Relazione B del P.R.P. ("Descrizione degli interventi") il tunnel in ambito portuale (soluzione Italferr) presuppone la demolizione della sede della Capitaneria di Porto, in quanto si deve recuperare quota per il ricongiungimento con viale Colombo.

Relazione B:

Altro elemento importante per la zona è la costruzione del tunnel stradale che permetterà il collegamento dell'area di ponente con quella di levante, senza interferire con la viabilità esistente lungo la Via Roma. L'intervento consentirà infatti di intercettare la componente di traffico dell'area metropolitana di Cagliari in attraversamento dal versante occidentale

a quella orientale della città e viceversa. Sul piano progettuale la soluzione prevede la sua realizzazione in aeree demaniali in prossimità della recinzione doganale. Il disegno del tracciato tiene conto, tramite adeguati raggi di curvatura, dei cambi di direzione tra le parti estreme del percorso (Via Riva di Ponente, Viale Colombo) e la parte centrale (Via Roma).

(...) E' prevista la demolizione dell'attuale edificio della Capitaneria di Porto (...) Tale demolizione, già prevista nel precedente PRP, è, inoltre, indispensabile per la realizzazione del tunnel in fase di progettazione da parte dell'Amministrazione Comunale.



- Edificio da demolire per consentire l'arrivo in quota del tunnel -

Le più recenti ipotesi di realizzazione di un passante in via Roma, come detto, escludono attualmente detta esigenza.

Pertanto, potranno in futuro modificarsi le previsioni del P.R.P. relativamente al tunnel se l'Amministrazione Comunale confermerà le più recenti scelte progettuali. A tal fine, questa Autorità, pur avendo conoscenza di queste ultime, ha chiesto al Comune di Cagliari di confermare la modifica del tracciato del passante e, conseguentemente, il suo sviluppo al di fuori dell'ambito portuale, se non per una minima parte di fronte a Piazza Matteotti.

4. Esigenza del Piano Attuativo

Come già accennato, la riqualificazione prevista nel Piano per la zona "D" è stata solo parzialmente attuata, nonostante l'interesse che la zona riveste nei confronti della città.

Nel settembre 2018 è pervenuta una proposta di project financing finalizzata alla "riqualificazione del Molo Sanità, con realizzazione di una struttura turistico ricettiva e rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il Molo Sanità e il Molo Sant'Agostino del Porto di Cagliari".

Detta proposta, oltre a prevedere la realizzazione di un moderno centro servizi sul Molo Sanità (con demolizione e ricostruzione, come previsto dalle norme di attuazione del P.R.P., dell'edificio ivi previsto), contempla anche la riqualificazione delle aree ad uso pubblico della calata di via Roma, della calata Azuni e della calata S. Agostino a spese del privato.

La procedura, che ha avuto un iter amministrativo abbastanza complesso, sta pervenendo a conclusione.

La realizzazione dell'intervento, tuttavia, richiede preliminarmente, sulla base delle previsioni delle norme di attuazione del P.R.P., la predisposizione di un Piano Attuativo.

Le Norme di Attuazione del Piano prevedono, infatti:

Nella zona sono consentiti interventi di riqualificazione o demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti, nel rispetto delle destinazioni d'uso della zona, con un incremento volumetrico del 30% (in analogia a quanto previsto dal piano casa - L.R n.8/2015 e n.1/2019) e con altezza massima di 13,30 m, che saranno regolamentati da Piani Attuativi.

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.*

Per quanto sopra esposto, al fine di consentire la realizzazione dell'opera pubblica con capitali privati, si rende necessaria la predisposizione ed approvazione del presente Piano Attuativo.

Poiché permane l'esigenza di avere una formale conferma da parte dell'Amministrazione Comunale della modifica dell'ipotesi progettuale del tunnel, necessaria anche ai fini di un Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano medesimo, si ritiene di dover limitare l'ambito del presente Piano Attuativo alla sola zona ricompresa tra il Molo Dogana e la banchina S. Agostino, zona in cui anche l'ipotesi del tunnel prevista nel vigente Piano non determinerebbe interferenze col progetto di riqualificazione della zona.



La parzializzazione del Piano Attuativo alla sola zona sopra indicata è attuabile in quanto esiste, di fatto, un impedimento al collegamento tra l'area della "via Roma" e quella del "Molo Capitaneria".

Infatti, come detto, la strettoia costituita dall'area demaniale prospiciente la darsena ha consentito unicamente un attraversamento pedonale e nell'area non demaniale retrostante è presente una piazza, anch'essa pedonale.



- Darsena porto storico con attraversamento pedonale e retrostante piazza -

Il Piano Attuativo complessivo dell'intera zona "D" verrà predisposto non appena verrà approvato l'Adeguamento Tecnico Funzionale necessario allo stralcio dall'ambito portuale del tunnel di attraversamento della via Roma, previa conferma in tal senso del Comune di Cagliari.

5. Previsioni del Piano Attuativo

Il Piano Attuativo prevede una riconversione e riqualificazione delle aree comprese nella zona "D" (dal Molo Dogana alla banchina S. Agostino) per funzioni turistiche e da diporto, con la sistemazione di aree a verde e di arredi urbani, nonché con la realizzazione di infrastrutture impiantistiche idonee per l'approdo di imbarcazioni fino a 80 m.

In particolare, sarà previsto il ridisegno della viabilità, prediligendo percorsi pedonali e ciclabili rispetto a quelli carrabili e lasciando a tal fine, oltre alla corsia più esterna destinata all'accesso ai parcheggi a pagamento, unicamente una viabilità di emergenza ed interna portuale (a doppio senso), necessaria per il collegamento della parte est del Porto con quella ovest.

Ciò consentirà di eliminare dalle 5 alle 7 corsie carrabili sulla banchina di via Roma, a vantaggio di un notevole incremento di spazi a verde (fruibili da una mobilità pedonale e ciclabile) rispetto a quelli veicolari, proponendo nuove pavimentazioni in luogo dell'asfalto.

In particolare, per tener conto dei cromatismi e della consistenza materica degli elementi a contorno dello spazio portuale, verrà utilizzata una pavimentazione in calcare (come nella Piazza della Darsena e nella recinzione lungo la Via Roma e la via S. Agostino).

La riqualificazione della banchina S. Agostino, prevista nel presente Piano Attuativo, potrà realizzarsi allo stato attuale solo in parte, lato mare. Nella parte centrale della banchina, infatti, si potrà procedere non appena cesseranno le preminenti esigenze di security.

Aree verdi.

Le aree verdi, sviluppate su una superficie di ca 8.400 mq e preponderanti rispetto alle aree pavimentate, potranno avere nella via Roma un andamento a "colline" o "a gradoni" di altezza massima di circa 1,20 m, al fine di integrare al loro interno le tre fioriere rialzate esistenti e, in particolare, le palme (washintonia e di S. Pietro) che, oramai più che ventennali, si ritiene importante preservare.



- Fioriera fronte Molo Dogana -



- Fioriere calata S. Agostino – calata Azuni –

La piantumazione delle aree, inoltre, come già nelle aiuole esistenti, potrà essere composta da un prato estensivo, con all'interno cespugli di macchia mediterranea ed alberature a medio-alto fusto, anch'esse scelte tra quelle appartenenti alla tradizione cittadina.

Oltre all'ampliamento delle attuali aiuole, con conservazione totale delle specie vegetali esistenti, sarà prevista la realizzazione di nuove aree a verde, previa demolizione e rimozione degli strati di pavimentazione stradale esistente (in calcestruzzo e/o in asfalto).

Potranno essere poste in opera nuove cordonate contenitive del tipo in cls colorato in pasta con presenza di inerti tipo "Orosei", la cui larghezza e forma dovrà variare in funzione del tipo di finitura degli spazi limitrofi, in base all'andamento dello spazio a verde e del tipo di percorso ad esse contiguo.



- *Intervento di riqualificazione lungo la via Roma -*



Percorsi in WPC e ombreggi.

Fra le aree a verde dovranno essere previsti percorsi e camminamenti, con slarghi per la sosta in cui potranno essere posizionate sedute ed installate strutture ombreggianti che riprendono il disegno della pensilina già realizzata lungo calata Sant'Agostino.

Lungo la via Roma, in particolare, potranno essere posizionate nuove pensiline, di dimensioni e passi differenti in relazione all'andamento dei percorsi che verranno previsti. I sostegni dovranno essere costituiti da pilastri in acciaio che richiamano gli elementi di illuminazione a palo già presenti. La copertura delle pergole dovrà essere costituita da elementi frangisole collegati alla struttura portante in acciaio e aventi profili in legno composito WPC (tipo Plastwood).

Percorsi in calcestruzzo architettonico.

Riprendendo ed integrando i cromatismi della pietra locale (calcare di Orosei) utilizzati nella recinzione lungo Via Roma e nella Piazza della Darsena, parte dell'area pedonale dovrà essere realizzata con finitura in calcestruzzo architettonico.



Ciò consentirà, infatti, di sfruttare l'area, oltre che principalmente quale percorso pedonale, anche per un accesso carrabile controllato, attraverso dissuasori automatici, per i mezzi di soccorso o per i veicoli elettrici di trasporto delle merci necessarie per il funzionamento della struttura sul Molo Sanità, nonché per i mezzi di trasporto degli utenti della struttura dagli ormeggi sino all'edificio.

La finitura in calcestruzzo architettonico dovrà essere realizzata previa demolizione delle superfici in asfalto ed in calcestruzzo esistenti.

Pista ciclabile.

Nella zona dovrà essere realizzata una nuova pista ciclabile a doppia percorrenza di circa 700 m (di cui circa 400 m lungo la via Roma e 300 nella banchina S. Agostino), creando un nuovo asse per la mobilità alternativa, in grado potenzialmente di riallacciarsi con la viabilità ciclabile esistente della passeggiata di Su Siccu (passando attraverso il Molo Ichnusa, la passeggiata fronte l'ammiragliato e la pineta di Bonaria), per poter

avere un percorso ciclabile continuo, sino al quartiere di Sant'Elia, fruibile sia da cittadini per gli spostamenti quotidiani sia dai turisti.

La pista ciclabile dovrà essere del tipo "su sede riservata", a doppia percorrenza con due corsie (di larghezza pari a 2,50 m / cad), delimitata attraverso specifiche bordature in calcestruzzo correnti su entrambi i lati della pista ed aventi larghezza pari a 50 cm, sollevati rispetto alla quota stradale di 20 cm.

La pavimentazione della pista ciclabile dovrà avere finitura in calcestruzzo architettonico colorato in pasta, al fine di evidenziare l'utilizzo specialistico della superficie e dovrà essere completata con segnaletica orizzontale, verticale e simbologia specifica.

Alla fine della pista ciclabile dovranno essere previste piazzole di sosta che consentano l'inversione di marcia o il deposito delle biciclette in apposite rastrelliere per poter proseguire a piedi nelle aree a verde.

Arredo urbano.

A completamento delle sistemazioni esterne dovranno essere posti in opera diversi elementi di arredo urbano, di alto design e confort, utili alla fruizione dei nuovi spazi pubblici. Si dovrà preveder l'installazione di diverse tipologie di panchine, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- del tipo "metalcoalterego" sulle aree dei moli e delle pavimentazioni architettoniche, caratterizzato da un elemento parallelepipedo lineare in continuità con le linee minimali che caratterizzano le nuove pavimentazioni architettoniche;
- del tipo "metalcorivola" e "metalcomonostone" all'interno dei percorsi sinuosi in WPC riciclato e delle aree a verde.

Dovranno essere, infine, installati altri elementi utili all'utilizzo delle nuove sistemazioni esterne quali portabici, cestini, dissuasori, fontane a terra e bacheche, caratterizzati tutti da un design minimale e con materiali di qualità per garantire massima durabilità e minime manutenzioni.





- Tipologie di panchine previste -

Illuminazione.

Dovranno essere previste 3 tipologie di illuminazione: a palo, a pavimento e con corpi bassi.

L'illuminazione principale dovrà essere costituita, oltre che alle torri faro esistenti, da *corpi illuminanti a palo*, lungo i bordi dei percorsi pedonali in calcestruzzo architettonico. Il corpo illuminante di nuova installazione dovrà riprendere le forme e la tipologia di quelli che oramai già caratterizzano da anni lo skyline della passeggiata lungo la calata, per garantire unitarietà al sistema di illuminazione portuale.

Tali forme, tra l'altro, sono state già riprese nei pilastri di sostegno della passerella pedonale lungo la banchina Sant'Agostino e saranno riutilizzate anche nella realizzazione dei nuovi ombreggi previsti lungo la via Roma.

Lungo i percorsi pedonali in ricomposto WPC e le aree verdi dovrà prevedersi un'illuminazione tramite *corpi bassi segna passo*, ad integrazione del sistema illuminante principale, mentre negli specchi d'acqua ed in altri punti caratteristici, dovrà essere previsto il posizionamento di *corpi illuminanti da incasso a pavimento*, con funzione principalmente scenografica.

Le fonti luminose dovranno essere rigorosamente a LED, secondo principi di sostenibilità ambientale, oltre che funzionali alla loro manutenzione e gestione durante tutto il ciclo di vita.



Centro servizi.

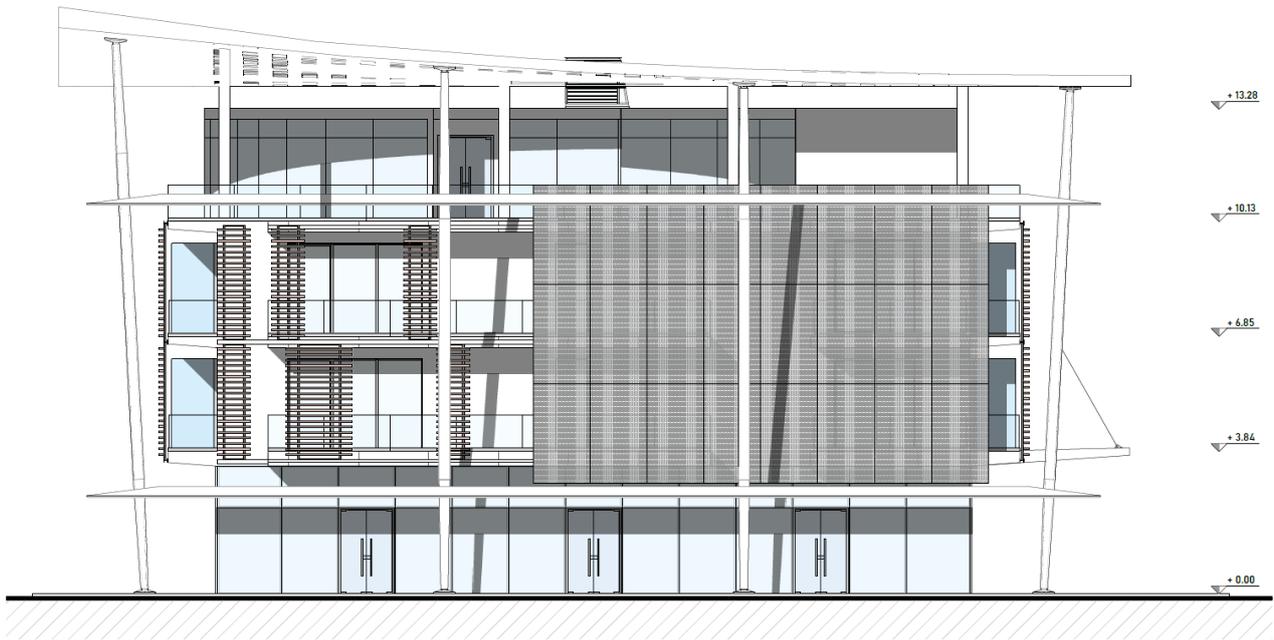
Infine, dovrà essere prevista la costruzione sul Molo Sanità di un centro servizi mediante demolizione e ricostruzione della struttura dell'ex Stazione Marittima ivi esistente.

Il nuovo edificio dovrà ospitare al piano terra gli uffici della marina, locali destinati alle attività a supporto della nautica da diporto, l'ufficio direzionale della marina, un punto di primo soccorso e un ufficio per la sicurezza, una sala bar con servizi igienici e spazi deposito; nel primo e secondo piano dovranno trovare spazio le camere della struttura ricettiva; all'ultimo piano, oltre una terrazza, dovrà essere individuata un'area wellness con spogliatoi, palestra, spa e beauty farm, nonché un ristorante "rooftop" (del tipo vetrato su tre lati affacciati sul mare ed annettendovi una terrazza panoramica esterna pavimentata in WPC). Il tutto dovrà essere protetto da una pensilina di coronamento.

Per l'edificio dovrà essere previsto l'utilizzo di materiali che garantiscano "leggerezza" al medesimo: su tutti i piani e lati, ad esempio, le parti vetrate dovranno essere prevalenti rispetto alle parti cieche.

Il volume principale dovrà mantenere la stessa conformazione, in pianta, della struttura che si andrà a demolire, inserendo gli elementi della pensilina di copertura e dei pali in acciaio che la sorreggono. Questi ultimi dovranno essere pensati in modo da scandire un ritmo verticale dinamico con una graduale inclinazione degli elementi, che richiamino gli alberi delle imbarcazioni a vela.

La pensilina, invece, dovrà avere un andamento curvilineo asimmetrico, con i vertici posti su diverse altezze, che richiami anch'essa la forma di una vela.





- Centro servizi sul Molo Sanità -

6. Accertamenti dei parametri urbanistici di Piano

Superfici destinate a parcheggio

Le aree da destinare a parcheggio, come disciplinato dalle Norme Tecniche di Attuazione del PRP, sono determinate dalla somma di due componenti: una relativa all'applicazione ex art. 41 sexies della L. 1150/42, come modificato dall'art. 2 della legge 122 del 1989; l'altra calcolata in funzione della superficie lorda di pavimento (S.l.). In particolare, devono essere destinate a parcheggio le superfici nella misura di 50 mq ogni 80 mq su 100 mq di S.l.

Nella Tabella 1 seguente sono riportate le superfici da destinare a parcheggio per ogni edificio e la superficie a parcheggio complessiva.

	Superficie lorda pavimentata (S.l.) [mq]	Superficie di cessione aree a parcheggio [mq] (ex art. 41 sexies L.1150/42)	Superficie di cessione aree a parcheggio uso pubblico [mq] (50 mq ogni 80/100 di S.l.)	Totale [mq]
Centro servizi (Molo Sanità)	5.178,61	2.187,50	3.236,63	
Sala quadri (Via Roma)	9,56	2,85	5,97	
Guardiania (Via Roma)	15,94	5,60	9,96	
Uffici ADSP (Molo Dogana)	794,04	751,27	496,27	
Distaccamento Vigili del Fuoco (Molo Dogana)	1.372,79	1.660,41	858,00	
	Totale [mq]	4.607,63	4.606,83	9.214,46
	Superficie parcheggi P.A.			10.925,46

Superfici destinate a verde

Le superfici destinate a verde, come disciplinato dalle NTA del PRP, sono determinate in funzione della superficie lorda di pavimento (S.l.) nella misura di 30 mq ogni 80 mq su 100 mq di S.l.

Nella Tabella 2 seguente sono riportate le superfici da destinare a verde per ogni edificio e la superficie a verde complessiva.

	Superficie lorda pavimentata (S.l.) [mq]	Superficie di cessione aree a verde [mq] (30 mq ogni 80/100 di S.l.)
Centro servizi (Molo Sanità)	5.178,61	1.553,58
Sala quadri (Via Roma)	9,56	2,87
Guardiania (Via Roma)	15,94	4,78
Uffici ADSP (Molo Dogana)	794,04	238,21
Distaccamento Vigili del Fuoco (Molo Dogana)	1.372,79	411,84
	Totale [mq]	2.211,28
	Superficie parcheggi P.A.	8.154,18

ZONA D: DIPORTO IN TRANSITO E GRANDI YACHTS		
ZONA	ID.	DESTINAZIONE D'USO
D		AREE PER ATTIVITA' A SUPPORTO DELLA NAUTICA DA DIPORTO E TURISTICO - RICETTIVE
		PERCORSO PEDONALE DI COLEGAMENTO TRA I MOLI



Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna



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.32/78 del 15.09.2010 e n. 18/13 del 20.05.2014)

Elaborato:

1

Oggetto:

Stralcio PRP - Zona D

PIANO ATTUATIVO

Zona "D" dal molo Dogana alla banchina S. Agostino

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Il Presidente

Prof. Massimo DEIANA

Il Segretario Generale

Avv. Natale DITEL

Direzione Tecnica SUD

Ing. Sergio MURGIA

Ing. Alessandra MANNAI

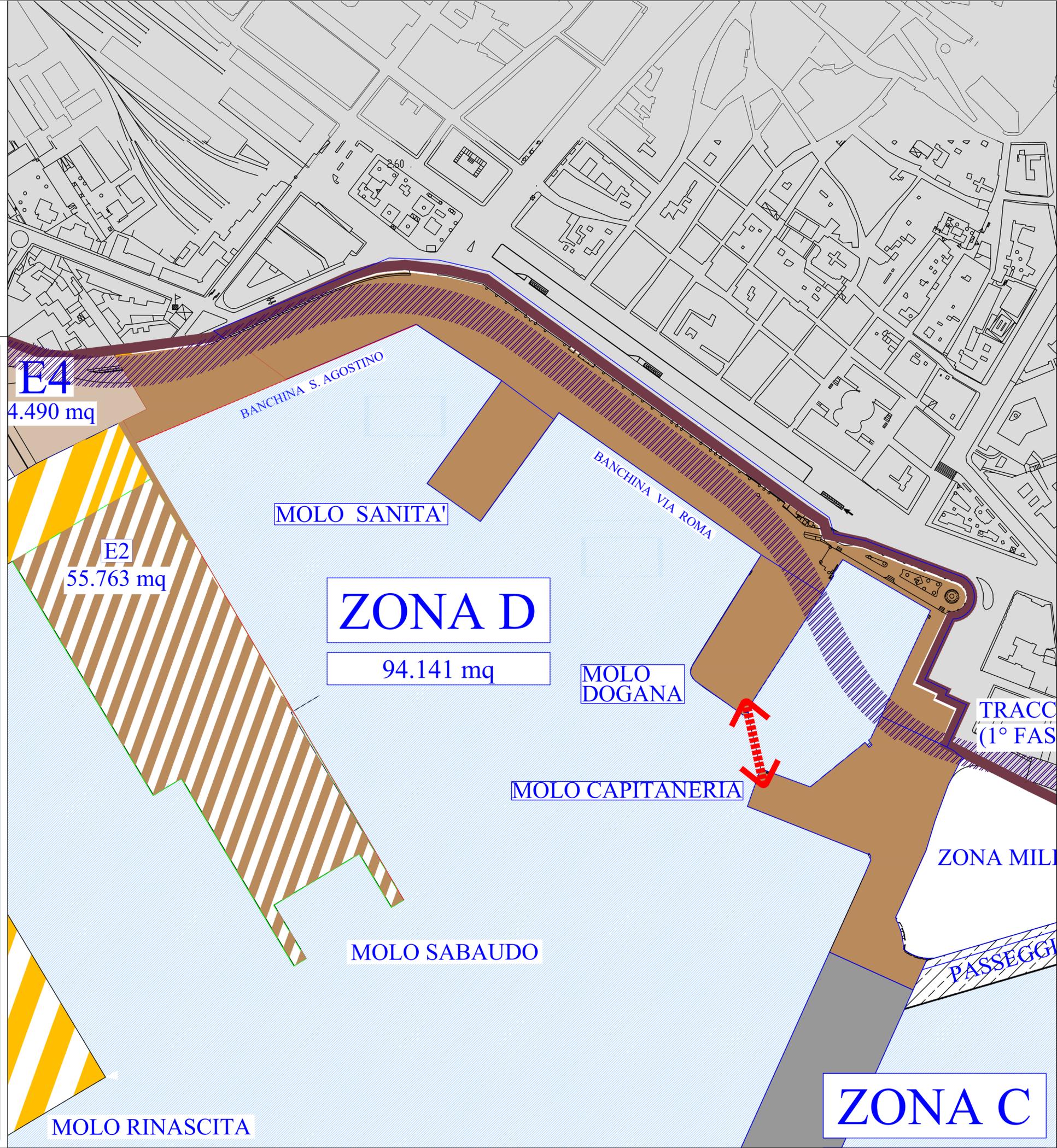
Ing. Monica DEIDDA

Data:

APRILE 2024

Scala:

1:2500





Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna



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.32/78 del 15.09.2010 e n. 18/13 del 20.05.2014)

Elaborato:

2

Oggetto:

Planimetria generale Piano Attuativo

PIANO ATTUATIVO

Zona "D" dal molo Dogana alla banchina S. Agostino

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna

Il Presidente
Prof. Massimo DEIANA
Il Segretario Generale
Avv. Natale DITTEL

Direzione Tecnica SUD
Ing. Sergio MURGIA
Ing. Alessandra MANNAI
Ing. Monica DEIDDA

Data:

APRILE 2024

Scala:

1:1000

DOTAZIONE PARCHEGGI

SUPERFICIE DESTINATA A PARCHEGGIO

- PARCHEGGI A SERVIZIO DEL PORTO TURISTICO E DEL CENTRO SERVIZI = 6'097,98 m²
- PARCHEGGI A PAGAMENTO = 3'162,29 m²
- PARCHEGGI A SERVIZIO DEGLI UFFICI ADSP E VIGILI DEL FUOCO = 1'665,18 m²

TOTALE SUPERFICIE DESTINATA A PARCHEGGIO = 10'925,45 m²
SUPERFICIE A PARCHEGGIO RICHIESTA DAL PRP = 9'214,47 m²

IL PROGETTO RISPETTA GLI STANDARD DI PARCHEGGIO RICHIESTI DALLE NORME DI ATTUAZIONE DEL PRP

DOTAZIONE AREE VERDI

- SUPERFICIE DESTINATA AD AREE VERDI = 8'213,03 mq
- SUPERFICIE A VERDE RICHIESTA DAL PRP = 2'764,10 m²

IL PROGETTO RISPETTA GLI STANDARD PER IL VERDE RICHIESTI DALLE NORME DI ATTUAZIONE DEL PRP