

INFORMATION MEMORANDUM

novembre 2020



Deposito Combustibili “ex POL NATO S. Elia” Marina Militare
Cagliari

Indice

| | |
|--|---------|
| <i>Premessa</i> | pag. 3 |
| 1. Indicazioni progettuali | pag. 4 |
| 1.1 Principi generali | pag. 4 |
| 1.2 Modalità di intervento | pag. 5 |
| 1.3 Valorizzazione | pag. 7 |
| 2. Immobile | pag. 8 |
| 2.1 Localizzazione | pag. 8 |
| 2.2 Inquadramento tecnico-amministrativo | pag. 9 |
| 2.3 Rilevanza architettonico-paesaggistica | pag.13 |
| 3. Iter di Valorizzazione e strumenti | pag. 14 |
| 3.1 La trasformazione | pag. 14 |
| 3.2 Valorizzazione | pag. 14 |
| 3.3 Percorso amministrativo | pag. 15 |

Premessa

La Marina Militare dispone, nella sede di Cagliari, di un deposito combustibili edificato come opera protetta (completamente realizzato in caverna) della capacità totale di circa 280.000 mc, direttamente collegato al terminale marittimo ubicato presso il Molo di Levante del Porto di Cagliari.

Tale infrastruttura è stata per oltre 40 anni la risorsa principale, in termini di stoccaggio e distribuzione, per le unità navali della NATO che operavano nel Mediterraneo, fornendo il combustibile per l'uso marittimo e per il rifornimento degli assetti aerei imbarcati.

Difesa Servizi S.p.A. ha avuto mandato dal Ministero della Difesa di avviare un nuovo modello di gestione per il deposito combustibili “ex POL NATO S. Elia” di Cagliari, prevedendo un uso duale (civile e militare), in seguito alla riconsegna dell'opera da parte della US Navy alla Marina Militare italiana, effettuata successivamente ai lavori di pulizia e messa in sicurezza (gas free) dei serbatoi e degli oleodotti impiegati. Tale attività potrà ampliare le potenzialità capacitive e operative della portualità sarda e, più in generale, dell'economia dell'Isola.

Il deposito “ex POL NATO S. Elia” di Cagliari può altresì assolvere alle esigenze connesse alla conservazione delle così dette scorte d'obbligo per garantire la sicurezza degli approvvigionamenti in caso di crisi nazionale o internazionale, ai sensi della Direttiva UE 2009/119/CE. Tale opzione amplifica le possibilità offerte dalla gestione economica del sito.

La concessione pluriennale del deposito combustibili “ex POL NATO S. Elia” di Cagliari presenta, quindi, interessanti opportunità di creazione di plusvalore per l'operatore economico che intendesse investire nella riqualificazione operativa delle infrastrutture, con la possibilità di attivare un volano che potrebbe produrre importanti ricadute a favore del tessuto socio-economico locale, con il positivo riscontro delle Amministrazioni locali e degli Enti interessati.

1. Indicazioni progettuali

1.1 Principi generali

Il ripristino dell'operatività del deposito combustibili "ex POL NATO S. Elia" della Marina Militare di Cagliari, ai fini della sua valorizzazione economica ed impiego duale (civile-militare), prevede la manutenzione ordinaria e straordinaria (ove eventualmente necessario) delle infrastrutture e la successiva gestione economica di un'opera non replicabile, in virtù delle insite caratteristiche tecniche, delle specifiche potenzialità operative e del contesto ambientale e paesaggistico in cui ha sede.

Si tratta di un progetto ambizioso che tende al completo recupero di un'infrastruttura maestosa per dimensioni e qualità della realizzazione che l'Amministrazione Difesa intende aprire all'uso commerciale, pur mantenendo la valenza militare di una sua parte.

L'iniziativa potrà determinare un aumento delle capacità operative del porto di Cagliari, attivando un sistema virtuoso di vantaggi per l'economia dell'intera Isola.

Coerenza con il contesto paesaggistico dell'immobile e con le previsioni degli strumenti di pianificazione urbana e territoriale vigenti

In linea con i principi di tutela e con gli indirizzi degli strumenti di pianificazione previsti, andranno sviluppate proposte progettuali che tengano conto del valore militare e paesaggistico delle infrastrutture, ubicate in un'area particolarmente preservata della costa cagliaritano, ricadente nell'ambito delle aree tutelate ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004 e dal Piano Paesaggistico Regionale (L.R. 8/2004).

Le proposte presentate dovranno, pertanto, essere corredate da un piano di gestione coerente con l'iniziativa.

Nelle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva, successive all'aggiudicazione, la proposta vincitrice sarà soggetta all'iter autorizzativo della competente amministrazione preposta alla tutela dei beni ambientali, ai sensi dell'art. 146 del richiamato D.Lgs. n. 42/2004, ai fini della verifica di compatibilità degli interventi proposti con la tutela dei beni e con le previsioni e prescrizioni urbanistiche ed edilizie alle quali gli stessi sono sottoposti.

Modello di sviluppo previsto

Le proposte progettuali dovranno essere in linea con l'intendimento di realizzare il ripristino delle funzioni operative associate al deposito combustibili "ex POL NATO S. Elia" di Cagliari nell'ottica di permetterne un uso duale (civile e militare).

In linea con i principi stabiliti dall'Amministrazione Difesa tale iniziativa non dovrà prevedere interventi infrastrutturali tesi all'aumento delle volumetrie fuori terra già realizzate, a meno di quelle che dovessero rendersi necessarie per conformare l'infrastruttura alle normative afferenti alla sicurezza (*safety & security*) non derogabili ed esplicitamente autorizzate.

Si dovrà prevedere l'ammodernamento/adequamento delle infrastrutture di stoccaggio (parchi combustibile e cisterne corrispondenti), degli oleodotti e delle condotte, del terminale marittimo e dei sistemi di carico/scarico dei prodotti per/da i vettori navali commerciali e militari), nel totale rispetto dell'ambiente, attivando tutte le misure necessarie a garantire la prevenzione delle dispersioni in mare ed in atmosfera di materiali in qualsiasi forma. Dovranno essere enfatizzate le misure di prevenzione e neutralizzazione del rischio incendi.

Il terminale marittimo potrà essere impiegato per l'accosto, a qualsiasi titolo, di vettori navali commerciali e militari, senza oneri per l'Amministrazione Difesa, nel caso di Unità navali della Marina Militare italiana.

Trasformabilità ed economicità dell'iniziativa

Le proposte tecniche guarderanno al recupero degli immobili, attraverso interventi altamente qualificati, nel rispetto dei principi di tutela e conservazione di cui all'art. 142 del *Codice dei beni culturali e del paesaggio* e in coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale e urbana previsti. Le offerte economiche terranno conto dei costi legati ad interventi di recupero di qualità, in relazione alle ricadute economico-finanziarie complessive dell'iniziativa.

Conservazione del paesaggio, del retaggio storico-militare e valorizzazione culturale del progetto in corso

La proposta dovrà prevedere un intervento di elevato valore ambientale legato alla conservazione dei beni, in relazione al rilevante contesto paesaggistico.

L'opera possiede un intrinseco valore architettonico e storico-militare che dovrà essere valorizzato. Il sito potrà essere valorizzato anche sotto l'aspetto culturale, in chiave storico-sociale, in virtù del fatto che la realizzazione è avvenuta grazie a maestranze sarde già forti delle competenze acquisite nell'industria estrattiva dell'Isola. Si dovrà costituire un patrimonio culturale comune tra la Marina Militare, la Regione Sardegna, la Città di Cagliari, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna e l'operatore economico che avrà finalizzato il progetto di recupero dell'opera, enfatizzando il retaggio storico-militare ed il suo valore nel presente contesto economico-industriale.

1.2 Modalità di intervento

Principi generali

Il ripristino dell'operatività del deposito combustibili "ex POL NATO S. Elia" di Cagliari rappresenta un'occasione unica per preservare un bene caratterizzato da una particolare qualità costruttiva e da una valenza operativa che, in campo militare, è unica, almeno nel bacino del Mediterraneo. La sua ubicazione nel contesto ambientale e paesaggistico della "Sella del Diavolo" e della costa cagliaritano, oggetto di misure di conservazione e valorizzazione da parte delle amministrazioni regionali e comunali, impone una progettualità rispettosa del contesto in cui è calata e dovrà prevedere il recupero dell'esistente e la messa in opera di tutte le predisposizioni atte a garantire la protezione ambientale.

Il modello di gestione economica dovrà essere improntato alla valorizzazione delle risorse tecnico-operative associate alle infrastrutture (parchi combustibile e relative cisterne, oleodotti e condotte, terminale marittimo) connettendosi naturalmente con il porto di Cagliari e le sue attività, ampliando così il ventaglio di opzioni di cui lo scalo marittimo già dispone. In tal senso potranno essere previste sia la conservazione dei prodotti petroliferi, sia il rifornimento dei vettori commerciali e militari. La Marina Militare italiana manterrà l'uso di una cisterna all'interno del Parco destinato alla conservazione del gasolio navale, costituendosi deposito fiscale e doganale autonomo, e potrà effettuare l'accosto per il rifornimento al terminale marittimo in concessione senza oneri.

Minimo intervento, compatibilità ambientale eco-sostenibilità e sicurezza

Il progetto tecnico dovrà orientarsi al completo recupero dell'esistente, anche in fasi successive, prevedendo la semplificazione della gestione operativa del sito e delle attività manutentive, all'enfaticizzazione delle misure necessarie a prevenire eventi accidentali che mettano a rischio l'incolumità dei lavoratori e della cittadinanza ed alla protezione del contesto ambientale.

L'approccio progettuale mirerà a garantire la conservazione dell'impianto originario: non sarà prevista la realizzazione di nuove volumetrie, valutando eventualmente, ove possibile, l'introduzione in aggiunta all'esistente di sole strutture leggere, rimovibili, in materiali compatibili; tutti gli interventi che si intenderà intraprendere saranno comunque realizzati secondo quanto espressamente indicato e prescritto nelle norme di pianificazione territoriale e portuale già adottate

Nella scelta delle tecniche d'intervento andrà comunque privilegiata la meno invasiva, la più reversibile e maggiormente compatibile con i valori storici paesaggistici e ambientali, tenendo conto dei requisiti di sicurezza, durabilità e compatibilità.

Quando possibile, sarà utile optare per interventi che possano essere rimossi e sostituiti con eventuali misure alternative, ritenute più opportune, alla luce di nuove conoscenze acquisite in materia di innovazione tecnologica.

Qualora non ci sia modo di condurre interventi totalmente rimovibili, sarà preferibile lasciare la possibilità di loro rinnovamenti ed integrazioni.

Interventi sulle superfici

L'opera protetta è prevalentemente realizzata in caverna, con poche eccezioni relative alle parti ancillari (palazzina logistica, alcuni edifici fuori terra non vincolati e alcuni impianti esterni deputati al controllo dei flussi degli idrocarburi), il terminale marittimo è totalmente ubicato sul Molo di Levante del porto di Cagliari, protetto da un muro

paraonde (in consegna all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, per la parte sopraelevata rispetto al piano di calpestio), mentre l'oleodotto si sviluppa prevalentemente in area urbana, articolandosi in un tratto sotterraneo, un tratto in trincea ed un tratto in superficie (in area perimetrata, sul Molo di Levante).

Gli interventi previsti non avranno evidenza superficiale, in quanto le uniche parti a vista sono quelle del terminale marittimo, presso il quale dovrà essere verificata la necessità di effettuare interventi limitati al solo consolidamento/adequamento dell'esistente.

La parte di oleodotto che si sviluppa in trincea è già integrata in un'area (Parco degli Anelli) che il Comune di Cagliari sta valorizzando dal punto di vista paesaggistico e nell'ambito delle pregresse attività di coordinamento tecnico già effettuate dallo stesso Comune di Cagliari, sono state stabilite le prerogative inerenti alla protezione dell'oleodotto ed alla sua mitigazione, nonché le modalità di intervento e ripristino, in caso di interventi manutentivi a carico delle tubazioni.

Interventi sulle strutture

Eventuali interventi per modificare/realizzare strutture fuori terra dovranno prevedere soluzioni tecniche amovibili e idonee all'inserimento nel particolare contesto paesaggistico.

In considerazione dello sviluppo in galleria dei parchi combustibile e delle cisterne associate dovrà essere effettuata una valutazione dello stato delle strutture, verificando che le stesse non siano soggette a fenomeni di eduzione per i quali non siano già state identificate e messe in opera le opportune misure tecniche, proponendo eventuali migliorie.

Si dovrà procedere alla verifica dello stato delle cisterne già provviste di incamiciatura metallica prevedendo la loro manutenzione ordinaria e, in particolare:

- Parco combustibili ND (10 cisterne x 10.000 mc, di cui una in permanente consegna alla Marina Militare);
- Parco combustibili Avio (4 cisterne x 10.000 mc);
- Parco combustibili NSFO (6 cisterne x 8.000 mc);

Si dovrà prevedere:

- la manutenzione straordinaria di una cisterna afferente al Parco combustibili Avio (10.000 mc) inutilizzabile per collasso strutturale;
- la manutenzione straordinaria delle parti ancillari (stazioni di pompaggio combustibile, centrali elettriche, sistemi di estrazione e convogliamento aria, impianti antincendio, afferenti al deposito combustibili);
- la manutenzione ordinaria delle opere edili sotterranee e fuori terra;
- la realizzazione (eventuale) di opere fuori terra afferenti alle necessità di garantire *Safety & Security*;
- la verifica delle condotte e la loro successiva manutenzione ordinaria/straordinaria;
- la manutenzione straordinaria delle strutture afferenti al terminale marittimo (molo e ormeggi), per quanto attiene a opere edili e impianti;
- la realizzazione di un idoneo sistema di carico/scarico dei vettori navali commerciali e militari.

Soluzioni distributive e impiantistiche

L'architettura dell'opera non consente particolari sviluppi delle soluzioni distributive già adottate per cui il progetto dovrà prevedere la conservazione e la massima rispondenza all'impianto originario dell'infrastruttura ed alle sue caratteristiche di rilievo; ove possibile dovrà essere previsto il miglioramento della percorribilità esterna ed interna con riferimento agli spazi connettivi, nell'ottica di ottimizzare le modalità di intervento degli operatori che gestiranno l'infrastruttura. Potrà essere prevista la realizzazione di punti di ispezione aggiuntivi, ovvero la messa in opera di predisposizioni per il monitoraggio continuo dell'integrità degli oleodotti e delle condotte.

Le soluzioni progettuali contempleranno, in generale, la compatibilità tecnica rispetto alle componenti impiantistiche e tecnologiche già in situ, con il relativo adeguamento alla normativa vigente di carattere nazionale, la minima invasività rispetto alle strutture orizzontali e verticali, basandosi sui principi di minimo intervento, compatibilità e reversibilità e l'adequamento alla normativa vigente di carattere nazionale in materia di tutela dei beni paesaggistici e di salvaguardia ambientale e naturale.

Nel caso specifico le soluzioni adottate dovranno tener conto di tutte le restrizioni imposte dalla normativa vigente in materia di tutela ambientale e salvaguardia delle aree naturali di particolare interesse.

Sicurezza delle installazioni (Security)

L'ipotesi progettuale dovrà prevedere la messa in atto di ogni possibile predisposizione atta a garantire la sicurezza perimetrale del sito, attraverso la rilevazione dei tentativi di effrazione o ingresso non autorizzato all'interno del deposito, presso gli oleodotti e nell'ambito del terminale marittimo, attuando i relativi sistemi di allarme e inibizione delle attività in atto, con particolare riferimento all'interruzione dei flussi in condotta. Dovranno essere previste le predisposizioni tecniche più opportune per evitare lo *spilling* dei combustibili.

Le soluzioni tecniche adottate dovranno essere facilmente aggiornabili con sistemi più moderni ed efficaci.

1.3 Valorizzazione del Bene

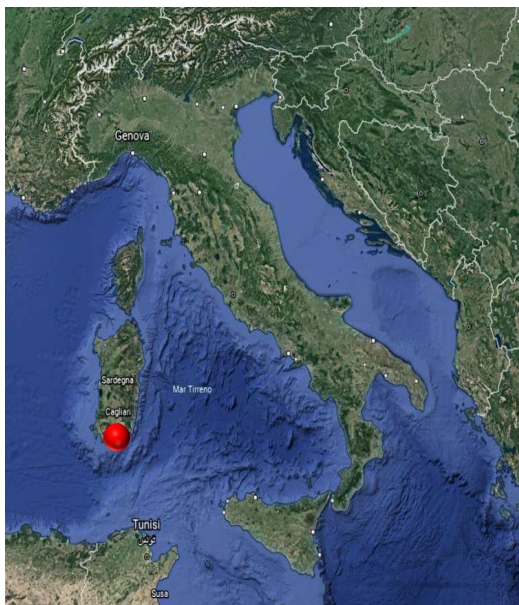
La valorizzazione economica del deposito combustibili "ex POL NATO S. Elia" di Cagliari è un progetto ambizioso che è finalizzato non solo alla creazione di un plusvalore per l'operatore economico cui sarà aggiudicata la concessione del bene ma, in senso più esteso, dovrà concretizzarsi nella realizzazione di nuove opportunità economiche derivanti dall'attivazione di vari servizi oggi non presenti nel porto di Cagliari e potenzialmente produttivi di particolare interesse per nuovi investitori. Tutto questo potrà avvenire mantenendo una idonea capacità di supporto logistico per lo strumento militare marittimo nazionale.

Particolare enfasi sarà posta sulla protezione dell'ambiente e, in particolare, sul mantenimento delle aree già sottoposte a tutela dai diversi strumenti di pianificazione adottati a livello locale, nazionale e comunitario.

La realizzazione di un percorso fruibile dal pubblico, anche se limitato nel tempo e nello spazio, consentirà alla popolazione della Città di Cagliari e a quanti vi transitino di approfondire la conoscenza di una struttura assolutamente peculiare sotto numerosi aspetti, di percepire l'importanza che essa riveste nell'ottica di un volano economico da avviare nell'ambito della marittimità e del retaggio storico che le è proprio, favorendo una positiva percezione dell'operato delle Pubbliche amministrazioni coinvolte e del lavoro svolto dall'operatore economico.

2. Immobili

2.1 Localizzazione



Il territorio del Comune di Cagliari ricade interamente all'interno dell'ambito di paesaggio denominato "Golfo di Cagliari", nella costa meridionale della Sardegna.

La città si sviluppa intorno al colle dello storico quartiere di Castello, è delimitata ad est dalla Sella del Diavolo (ove è ubicata l'opera protetta) e dallo stagno di Molentargius, a ovest dallo Stagno di Cagliari, a sud dal mare e a nord dal colle di San Michele e dalla pianura del Campidano.

Il Porto di Cagliari sorge nella zona più interna del golfo delimitato da Capo Carbonara ad Est e da Capo Pula ad Ovest. Completamente artificiale, è delimitato da due opere foranee esterne, il Nuovo Molo di Ponente e il Nuovo Molo di Levante (ove è ubicato il terminale marittimo del deposito).

Lo specchio acqueo portuale si estende per 2.065.000 m² complessivi, con fondali fino a dodici metri, mentre la superficie a terra è pari a 333.250 m².

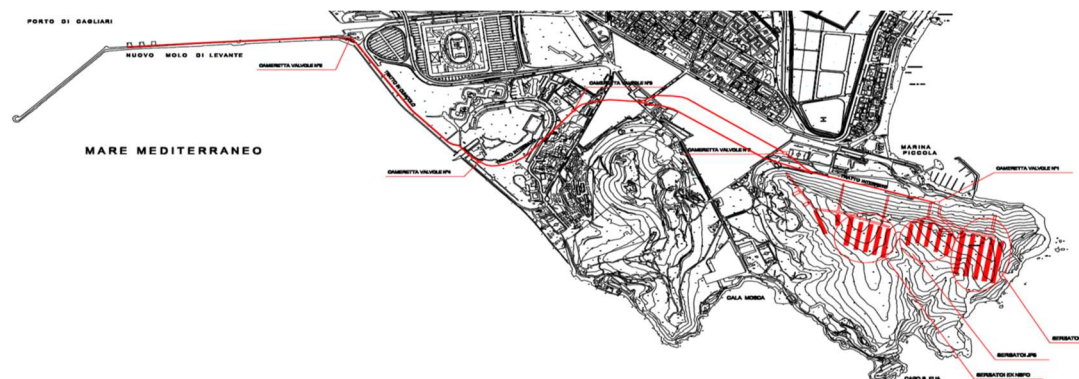
All'interno delle dighe foranee del porto commerciale si articolano poco più di 7 km di sviluppo di fronte d'acqua banchinato, dei quali 2.400 m per operazioni commerciali e traffico passeggeri.

2.2 Inquadramento tecnico-amministrativo

Scheda di sintesi

L'impianto complessivo si articola in:

- Parco Serbatoi N.D. (F76);
- Parco Serbatoi JP-5 (F44/Avio Fuel NATO JP5);
- Parco Serbatoi N.S.F.O. (Nafta pesante);
- Oleodotto;
- Terminale marittimo (Molo di Levante).



| PARCO N.D. (F76) | | | | |
|--|--|----------------------------|------------------------------|--|
| Gallerie | Serbatoi | Capacità (m ³) | Materiali | Caratteristiche |
| N.1 caverna di accesso da 450 m. circa; | S12 | 20.000 | Rivestito lamiera di acciaio | Ogni serbatoio è suddiviso in due vasche di uguale capacità (la lunghezza totale di ogni singolo serbatoio è di m 264); Sono presenti cunicoli di ispezione e caverna sovrastante i serbatoi, con prese d'aria e vie di fuga (m 527 circa). |
| | S13 | 20.000 | Rivestito lamiera di acciaio | |
| N.1 caverna di servizio da 100 m. circa. | S14 | 20.000 | Rivestito lamiera di acciaio | |
| | S15 | 20.000 | Rivestito lamiera di acciaio | |
| | S16 | 20.000 | Rivestito lamiera di acciaio | |
| IMPIANTI | | | | |
| N. 2 elettropompe indipendenti da 1000 mc/h ciascuna; | | | | |
| N. 2 gruppi di misurazione da 500 mc/h ciascuno, utilizzabili in parallelo; | | | | |
| N.1 quadro sinottico | | | | |
| N. 1 centrale elettrica con gruppo da 325 kVA alimentata da cabina MT esterna al parco; | | | | |
| protezione catodica con centraline antistanti le camere di manovra con controllo in centrale elettrica. | | | | |
| OLEODOTTO | | | | |
| Il parco è collegato al molo di Levante (Terminale Marittimo) mediante un oleodotto costituito da tubazioni di diametro variabile. | | | | |
| in caverna | nell'ambito del Parco Serbatoi N.D | | | m 2.500 |
| in cunicolo | dal deposito al Molo di Levante alcuni tratti sono in cunicolo (Caserma Riva Villasanta, Punto Sicurezza Canile) | | | m 1.100 |
| interrato | nelle tratte Punto di Sicurezza Campo Sportivo - Punto di Sicurezza Suore- Punto di Sicurezza Canile | | | circa m 1.800 |
| fuori terra | allo scoperto sul Molo di Levante | | | circa m 1.100 |

| PARCO JP5 (F44) | | | | |
|--|--|----------------------------|--|--|
| Gallerie | Serbatoi | Capacità (m ³) | Materiali | Caratteristiche |
| n.1 caverna di accesso da 300 m. circa; | S7 | 10.000c | Rivestito lamiera di acciaio | Disposizione Serbatoi sub-orizzontale, all'interno del promontorio. Ogni serbatoio è di forma cilindrica, con un diametro di circa 10 m e lunghezza di 130 m. Sono presenti cunicoli di ispezione, sottostanti i serbatoi e gallerie sovrastanti i serbatoi, con impianto di ventilazione. |
| | S8 | 10.000 | Rivestito lamiera di acciaio | |
| | S9 | 10.000 | È stato interessato da collasso strutturale e pertanto risulta inagibile | |
| | S10 | 10.000 | Rivestito lamiera di acciaio | |
| | S11 | 10.000 | Rivestito lamiera di acciaio | |
| IMPIANTI | | | | |
| N. 2 elettropompe indipendenti da 1000 mc/h ciascuna | | | | |
| N. 2 gruppi di misurazione da 500 mc/h ciascuno, utilizzabili in parallelo | | | | |
| N.1 quadro sinottico | | | | |
| N. 1 una cabina elettrica BT alimentata da cabina MT esterna al parco. | | | | |
| protezione catodica con centraline antistanti le camere di manovra con controllo in centrale elettrica | | | | |
| OLEODOTTO | | | | |
| Il parco è collegato al molo di Levante tramite un oleodotto costituito da tubazioni di diverso diametro (principalmente da 12" e 14") che si sviluppa su due linee parallele per un'estensione complessiva di circa m 11.600. | | | | |
| in caverna | nell'ambito del Parco JP 5 | | | m 1.600 |
| in cunicolo | dal deposito al Molo di Levante alcuni tratti sono in cunicolo (Caserma Riva Villasanta, Interno Asilo Suore Mercedarie, Punto Sicurezza Canile) | | | m 1.400 |
| interrato | nelle tratte Punto di Sicurezza Campo Sportivo - Punto di Sicurezza Suore e da quest'ultimo al Punto di Sicurezza Canile | | | circa m 6.700 |
| fuori terra | allo scoperto sul Molo di Levante | | | circa m 1.100 |



| PARCO ex N.S.F.O. | | | | |
|--|--|------------------------------|------------------------------|---|
| (I serbatoi "S0", "S1", e "S6" non necessitano di alcuna bonifica in quanto non sono mai state utilizzate). | | | | |
| Gallerie di accesso | Serbatoi | Capacità (m ³) | Materiali | Caratteristiche |
| N.1 caverna principale; N.3 gallerie trasversali di accesso; N.2 gallerie sovrastanti i serbatoi, con prese d'aria e vie di fuga in caso di emergenza e cunicoli di ispezione. | S0 | 24.000 | Rivestito lamiera di acciaio | internamente separati in 3 vasche di m 60 ciascuna. |
| | S1 | 24.000 | Rivestito lamiera di acciaio | |
| | S2 | 24.000 | pareti in c.a. | |
| | S3 | 24.000 | pareti in c.a. | |
| | S4 | 24.000 | pareti in c.a. | unica vasca di m 60 |
| | S5 | 8.000 | pareti in c.a. | |
| S6 | 16.000 | Rivestito lamiera di acciaio | | diviso in 2 vasche di m 60 ciascuna |
| IMPIANTI | | | | |
| N. 1 una cabina elettrica di trasformazione MT/BT e N.2 gruppi elettrogeni da 500 kVA ciascuno | | | | |
| protezione catodica con centraline di antistanti le camere di manovra con controllo in centrale elettrica | | | | |
| OLEODOTTO | | | | |
| Il parco è collegato al molo di Levante mediante 2 tubazioni da 14" e 18". | | | | |
| in caverna | nel tratto iniziale | | | m 3.600 |
| in cunicolo | dal Parco Serbatoi al punto di Sicurezza Campo Sportivo e dal Punto di Sicurezza Canile al Punto di Sicurezza Radice di Molo | | | m 2.100 |
| interrato | nelle tratte Punto di Sicurezza Campo Sportivo - Punto di Sicurezza Suore e da quest'ultimo al Punto di Sicurezza Canile | | | m 2.500 |
| fuori terra | allo scoperto sul Molo di Levante | | | circa m 1.100 |



2.3 Caratteristiche fisiche e dati catastali

| DEMANIO MILITARE: DEPOSITO COMBUSTIBILI S.ELIA E OLEODOTTO (PARTE) | |
|---|--|
| DATI CATASTALI | Partita: 2686, Foglio di Mappa: 28, Particelle catastali n. 2(p)-4ab-4c(p)-7°(p)-7b-9d-10a(p)-10g-11(p)-14(p)-48(p) |
| CONSISTENZA | Demanio pubblico – Ramo Marina |
| LOCALIZZAZIONE | Colle S. Elia - Cagliari |
| SUPERFICIE TOTALE | 546.832mq |
| SUPERFICIE COPERTA | 1.257mq |
| DEMANIO MARITTIMO: TERMINALE MARITTIMO E OLEODOTTO (PARTE) | |
| DATI CATASTALI: | partita: 2686, Foglio di Mappa: 23, particelle catastali n. (S.I.D.)-1750-1752-1754-1755P-1722-1809-da 703 a 712 (il mappale 1752 è demanio regionale in consegna alla M.M.) |
| CONSISTENZA: | Demanio Marittimo in consegna alla M.M. |
| ESTREMI DEL VERBALE DI ACQUISIZIONE | n. 285 del 9.11.1987 della C.P. di Cagliari (Terminale marittimo) n. 284 del 9.11.1987 della C.P. di Cagliari (Oleodotto) |
| LOCALIZZAZIONE | Porto di Cagliari (Terminale marittimo), Zona S. Elia (Oleodotto) |
| SUPERFICIE TOTALE: | Terminale marittimo: 42.545mq (10.452mq appartenenti al molo di 1000m x 9m con tre sporgenti banchinati di 22mx22m ciascuno) Area S. Elia: 10.320mq |
| SUPERFICIE COPERTA: | Terminale marittimo: 412 mq – Oleodotto: 30mq |



2.4 Rilevanza architettonica e paesaggistica

Le opere in oggetto sono di evidente interesse strategico, assoggettate al regime di "Opere destinate alla Difesa nazionale", ex art. 231 del D. Lgs. 66/2010 e, quindi si applicano gli articoli 351 e seguenti del D. Lgs. 66/2010 (Codice dell'Ordinamento Militare).

Nello specifico le opere necessarie alla riattivazione del deposito prevedono gli interventi di manutenzione ordinaria dei serbatoi protetti ubicati al di sotto del Colle Sant'Elia (Parco Serbatoi) ed all'interno di questo (Opera protetta) e quelli di manutenzione ordinaria delle condotte dell'oleodotto, che raggiunge il terminale marittimo del Molo di Levante. Le altre opere di manutenzione ordinaria saranno effettuate sulle condotte dell'oleodotto che collegano il "Parco Serbatoi" al Molo di Levante. Tali condotte seguono un percorso a tratti in caverna, nelle prossimità del Parco Serbatoi, a tratti interrato, in corrispondenza del tracciato che passa sotto le aree urbanizzate; Il Deposito combustibili "ex POL NATO S. Elia" è comunque compreso in area sottoposta ai seguenti vincoli paesaggistici:

- Piano Paesaggistico Regionale Decreto del Presidente della Regione Autonoma della Sardegna n.82 del 07.09.2006, pubblicato sul Bollettino Unico della Regione Autonoma della Sardegna n. 30 del 08.09.2006;
- Siti di Importanza Comunitaria (Rete Natura 2000 - Direttiva Habitat CEE92/43/CEE e 147/2009/CE Uccelli).

3. Iter di valorizzazione e strumenti

3.1 La rifunzionalizzazione

Uso

- La destinazione d'uso dell'area non muta.
- Il Deposito combustibili "ex POL NATO S. Elia" di Cagliari è area ad uso governativo Si tratta di demanio e, come tale, mantiene le sue prerogative.
- Il Terminale marittimo mantiene la destinazione d'uso attuale.

Tipologie di intervento

Manutenzione ordinaria e parziale manutenzione straordinaria del bene, in conformità alla vigente normativa.

Standard e oneri urbanistici

Il bene è opera destinata alla Difesa nazionale e, pertanto, non è soggetta ai vincoli imposti dal DPR 383/1994.

3.2 Valorizzazione (art. 535 del D.Lgs. 66/2010 come modificato dall'art. 1, co. 380, della legge 23/12/2014, n. 190).

La valorizzazione mediante concessione d'uso è uno strumento di partenariato pubblico-privato che consente di sviluppare e valorizzare il patrimonio immobiliare pubblico attraverso l'assegnazione a primari operatori privati del diritto di utilizzare gli immobili a fini economici per un periodo determinato di tempo, a fronte della loro riqualificazione e manutenzione ordinaria e straordinaria.

Attraverso lo strumento della concessione d'uso, l'investitore privato non grava il proprio *business plan* dei costi per l'acquisto degli immobili che rimangono di proprietà pubblica, mentre lo Stato, oltre ad incassare un canone per l'intera durata della concessione, risparmia gli oneri improduttivi di vigilanza, custodia, messa in sicurezza, manutenzione e riattiva nel contempo circuiti virtuosi di trasformazione urbana e sviluppo territoriale.

La durata della concessione potrà essere assicurata per un periodo variabile tra 15 e 50 anni. Alla scadenza della concessione, lo Stato rientra automaticamente nella piena disponibilità degli immobili concessi in uso, con l'acquisizione di ogni trasformazione, miglioria, addizione e accessione ad essi apportate.

Entro due anni dal termine della concessione, qualora continuino a sussistere le condizioni per un utilizzo duale dell'immobile, su espressa previsione della Marina Militare, si avvierà una nuova procedura concorsuale riconoscendo quale titolo premiale la pregressa gestione dell'immobile.

La concessione decorre dalla stipula del relativo contratto.

L'individuazione dei concessionari privati prevede il ricorso a procedure di evidenza pubblica, tra primari investitori ed operatori dotati di idonei requisiti economico-finanziari e tecnico-organizzativi e con esperienza pluriennale nella progettazione di qualità e nei settori commerciali e gestionali individuati per l'uso degli immobili.

3.3 Percorso amministrativo

Il procedimento si avvia con la ricezione di manifestazioni di interesse, nella prospettiva di favorire la massima partecipazione e consultazione del maggior numero di operatori economici potenzialmente interessati, in possesso di adeguati requisiti economico finanziario e tecnico organizzativi.

L'avviso non costituisce fase di preselezione per un possibile elenco di contraenti o invito ad offrire né un'offerta al pubblico (art. 1336 del C.C.) o promessa al pubblico (art.1989 del C.C.). A tal proposito Difesa Servizi S.p.A. valuterà le manifestazioni di interesse che dovessero pervenire e, ove le stesse non siano rispondenti alle esigenze o agli obiettivi di valorizzazione, si riserva di non procedere all'indizione della successiva fase competitiva di cui all'art. 183 del D. Lgs. n. 50 del 2016, ovvero di non assegnare gli immobili e ciò senza che i soggetti che abbiamo manifestato interesse al presente avviso possano nulla pretendere a qualsiasi titolo nei confronti di questa Società.

Nella fase di progettazione architettonica, definitiva e/o esecutiva, successiva all'aggiudicazione, la proposta vincitrice dovrà essere sottoposta all'approvazione degli Enti competenti in materia edilizia e di tutela e le scelte in merito agli interventi dovranno essere dettagliate e supportate dalle opportune analisi ed elaborati tecnico illustrativi.