



R.T.P.



enser

ASSOCIATO

oice

Associazione delle organizzazioni di ingegneria,  
di architettura e di consulenza tecnico-economica

## COMUNE DI PALAU UNIONE COMUNI GALLURA



COMUNE DI PALAU 2016  
UNIONE COMUNI GALLURA  
COMPLETAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE  
DEL PORTO COMMERCIALE DI PALAU  
CIG: 67348058E5 - CUP: H14B15001080002

### INTERVENTO DI COMPLETAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE DEL PORTO COMMERCIALE DI PALAU

### PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

#### L) Studio di inserimento urbanistico

Codice S16141-PP-RE012-0

Rev.	Data	Redatto	Controllato	Approvato
0	15.02.2021	F. Bosincu	G. Musinu	G. Musinu
1	31.03.2021	F. Bosincu	G. Musinu	G. Musinu



Sede Principale:  
Viale Baccarini, 29  
48018 FAENZA (RA)  
Tel. 0546 663423/56  
Fax 0546 663428

Sede di Bologna:  
Via Zacconi, 16  
40127 BOLOGNA (BO)  
Tel. 051 245663  
Fax 051 242251

Sede di Santarcangelo:  
Via Andrea Costa, 115 47822  
SANTARCANGELO DI ROMAGNA (RN)  
Tel. 0541 1832933  
Fax 0541 1832936

CERT-16254-2005-AQ-BOL-SINCERT  
Mod 2 Rev.1 01/02/2011

C.F./P.IVA/Registro Im-  
prese RA 02058800398

CAPITALE SOCIALE  
€ 105 000,00 i.v.

Web: [www.enser.it](http://www.enser.it)  
E-Mail: [enser@enser.it](mailto:enser@enser.it)

RTP: ENSER s.r.l.

ING. ANTONIO RUJU

ING. FRANCESCO BOSINCU

ING. ELENA DEMARTIS - DOTT.SSA ELISABETTA ALBA

AGR. CANDIDO MAODDI - ARCH. SILVIA SUSSARELLU

ENSER s.r.l.  
SOCIETÀ DI INGEGNERIA  
www.enser.it



## INTERVENTO DI COMPLETAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE DEL PORTO COMMERCIALE DI PALAU

= PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA =

### RELAZIONE ILLUSTRATIVA SUI FLUSSI DI TRAFFICO

Febbraio 2021 – REV. 1: Marzo 2021

#### 1- PREMESSE

Lo scalo marittimo di Palau, nella costa nord orientale della Sardegna, è classificato nella II categoria e classe III (di rilevanza economica regionale e interregionale).

I lavori previsti del progetto, come esplicitati in altri elaborati, consistono nel completamento e razionalizzazione del porto commerciale, oggi in sostanza costituito dal molo per l'attracco dei traghetti che collegano Palau alla città di La Maddalena ed al suo arcipelago (sorgitore delle dimensioni di oltre 6000 mq) e da un piccolo molo di sopraflutto.

Le previsioni portano, anche con lotti successivi, al prolungamento verso nord dell'attuale dente e all'allargamento verso est (per 16 ml di larghezza) ed un molo per attracchi di emergenza.

Va detto che saranno redatti sia il PUC del comune di Palau che il Piano Regolatore Portuale ai quali spetta la pianificazione degli obiettivi urbanistici dell'Amm./ne Comunale, nel rispetto dei pareri di tutti gli enti competenti.

La presente relazione espone un primo inquadramento delle problematiche e degli aspetti paesaggistici e ambientali in un delicato quadro territoriale, a confine con le aree protette del Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena, ripercorrendo la storia del porto (e quindi di Palau), le vicende che ne hanno segnato la vita e le attuali esigenze.

#### 2- IL PORTO E PALAU

L'attuale assenza di Piano regolatore portuale (PRP) e di specifici indirizzi da parte del P. di F. ha, da una parte, reso necessario uno studio "storico" dell'evoluzione della linea di costa e della portualità ma, dall'altra, rende possibile avanzare proposte e opzioni confrontabili. Dalla ricerca storica (foto Sardegna Geoportale, documenti ferrovia Sassari – Palau, vecchie cartoline, pubblicazioni varie tra cui "Storia di Palau – Cinquant'anni di autonomia, 1959-2009" di G. Cucciari) e dalla conoscenza diretta dei luoghi, sono state tratte le informazioni necessarie alla ricostruzione dell'evoluzione dell'aggregato urbano e del suo porto, quali:

- il "molo" venne realizzato come "prolungamento" verso ovest della strada nazionale e ampliato anche a seguito dell'arrivo del binario in banchina (dopo il 1932);
- il molo ebbe un ampliamento in direzione nord (anni 1960 e seguenti);
- il molo venne allargato di 5 mt e allungato di 15 mt nel 1990 – 1992;
- il binario è stato progressivamente arretrato;
- la stazione marittima (costruita da privati nel 1958) venne successivamente ampliata e sopraelevata;
- in vecchie foto si nota la presenza (nel molo) di un basolato in granito, oggi ricoperto dall'asfalto.

#### 3- DATI STATISTICI

Per quanto riguarda gli approdi e servizi, si dispone dei seguenti dati praticamente invariati negli anni:

Approdi / Servizi	2012	2013	2014	2015
Numero di approdi nelle navi traghetto in servizio di linea <sup>(1)</sup>	≈ 2250	≈ 2250	≈ 2250	≈ 2250
Naviglio minore da passeggeri impiegato nel solo periodo estivo (1 maggio – 30 settembre) <sup>(2)</sup>	360	360	360	360

(1) Per approdo si è inteso un arrivo giornaliero (termine servizio giornaliero) nel porto di Palau da parte dei 6 traghetti di linea sulla tratta Palau – La Maddalena.

(2) per approdo è stato inteso il singolo arrivo del naviglio minore da passeggeri impiegato in gite di breve durata nell'Arcipelago di La Maddalena nei tre mesi estivi.

#### 4- PORTUALITA' E URBANISTICA

Oltre la ormai irrinunciabile qualità ambientale, il progetto si inserisce nella contestuale riqualificazione del fronte mare centrale, cercando di interrompere il meno possibile il distacco tra la costa est (Capo d'Orso, Istintinu, P. Nera, l'Isolotto) e la costa ovest (Palau vecchio, Porto Faro, Valdiola, rada di Mezzo Schifo o della Sciumara, porto Rafael, punta Sardegna).

Il coordinamento tra (apparentemente) esigenze e vincoli diversi quali:

- movimenti da e per La Maddalena (commerciali, turistici, dei pendolari);
- movimenti delle "barche da traffico" e diportistica; infrastruttura ferroviaria del trenino verde;
- intermodalità attuale: traghetto – bus (TPL) – auto private;
- intermodalità futura: traghetto – bici – sharing mobility – bus (TPL), trenino verde;
- vincolo paesaggistico diretto in tutto il territorio palaese;
- parcheggio auto dei turisti che si imbarcano per le visite all'arcipelago della Maddalena;
- presenza bene identitario, codice 1851 Repertorio Mosaico RAS: "Porto storico" (più a nord-ovest di quello attuale) e di bene paesaggistico (palazzetto di via Guerrazzi);
- centro commerciale naturale (Orsus mediterraneus) incentrato su via Nazionale;
- recupero degli elementi identitari e dei beni paesaggistici del centro matrice/porto storico e riapertura di alcuni fondamentali passaggi pedonali per la ricucitura tra "città" e "mare",

comporta una progettazione partecipata ove le componenti sociali e gli stakeholder saranno chiamati in causa con riunioni informative nelle diverse fasi progettuali.

L'obiettivo è quello di costituire un polo di scambio con alta sostenibilità, separazione e riduzione delle correnti di traffico, incentivazione dell'uso della bicicletta e dei mezzi elettrici (realizzazione di colonnine per la ricarica elettrica), stazione del bike sharing, con individuazione delle aree per la mobilità in condivisione per car sharing – car pooling; ride sharing; taxi (My Taxi); Uber; Uber Pool; Blablacar.

- specchio boat sharing (Parco Nazionale dell'arcipelago di La Maddalena) nel porto turistico;
- fermata del TPL (navetta diretta per Olbia aeroporto "Costa Smeralda" e per S. Teresa di Gallura).

All'accordo di programma tra la Regione Sardegna ed il comune di Palau in data 15.02.2008, è seguita la D.G.R. n° 58/18 del 27.11.2018 che dà attuazione allo stesso con risorse destinate alla realizzazione della strada di accesso e uscita dal porto commerciale e alla dismissione del binario ferroviario sul lungomare Palau vecchio, permettendo il doppio senso di marcia, con riduzione del traffico verso il porto su via Nazionale e piazza del Molo.

#### 5- MOBILITA' INTEGRATA E ALTERNATIVA – RIQUALIFICAZIONE

Il servizio ARST (in arrivo o in partenza) dal porto in coincidenza con il traghetto attualmente non ha a disposizione alcuna particolare infrastruttura (es. pensilina). Nell'ambito delle successive fasi del si ritiene necessario sviluppare una specifica progettualità a servizio del nodo di intermodalità principale (traghetto – bus) e secondario (bus – bici – traghetto) ma anche individuale – collettivo e gomma – gomma. Ciò servirà per far compiere all'utente dei tragitti tra i vari modi di trasporto senza interruzioni, attraverso percorsi minimizzati e riducendo le condizioni di pericolosità e i conflitti (o interferenze). Si vuole integrare il modal split migliorando il grado di accessibilità, con la risoluzione senza conflittualità dei percorsi pedonali da quelli degli altri mezzi, tutto ciò per imporre condizioni per un servizio di trasporto di più alta qualità e con livelli di comfort finora sconosciuti. La perfetta collocazione di questo nodo porterà alla migliore percezione del punto di integrazione tra i diversi livelli e modi di servizio contribuendo altresì alla leggibilità del centro matrice, se si riuscirà a riqualificare gli edifici demaniali e l'edificato che conserva ancora rilevanti tracce dell'assetto storico in sintonia con i caratteri architettonici e tipologici del contesto. L'auspicato collegamento del porto diretto con la piazza D. Fresi e con il centro storico ed il centro commerciale naturale risponderà ad un desiderio dei palaesi che vogliono riappropriarsi dell'area matrice della propria identità. Lo spazio per gli autobus sarà dimensionato per 3 bus della lunghezza massima di 12 mt. Si vuole progettare un porto "aperto", integrato con il centro urbano e ancora di più con il centro storico, in grado non solo di consentire con sicurezza il traffico da e per La Maddalena, ma di svolgere la funzione di accrescere la "qualità ambientale" dell'intero abitato di Palau e della sua costa.

Gli imponenti numeri massimi (oltre 340 mila persone trasportate nel mese di agosto, oltre 12000 al giorno e oltre 2 milioni e duecentomila all'anno) rendono evidente la necessità della "separazione" di questo traffico da quello dei flussi di vacanzieri che utilizzano le barche da traffico per la visita alle isole dell'arcipelago di La Maddalena. Non si dimentichi anche il traffico di merci pericolose (bombole di gas, autocisterne) per oltre un milione di tonnellate all'anno.

**6- FLUSSI DI TRAFFICO DA E PER IL PORTO**

La illustrazione dei flussi di traffico connessi all'imbarco verso i traghetti e quelli relativi allo sbarco, allo stato attuale è semplice.

Flusso verso il porto

Il flusso verso il porto commerciale avviene unicamente lungo la via Nazionale (traversa interna della S.S. 133) che termina nella piazza del Molo che immette direttamente al molo commerciale.

Qui solitamente i traghetti operano utilizzando le scasse di accosto n° 1 e n° 4.

Ricordiamo che la n° 2 è posta in testata ed è, quindi, non solo la più lontana ma anche la più esposta ai venti.

Le scasse n° 3, n° 5 e n° 6 sono state eliminate e, comunque, permettevano solo un attracco di punta non certo l'ideale.

Il molo 7 (che, a questo punto, è stato rinominato 5) chiude il porto commerciale ma non permette alcun attracco dei traghetti; inoltre è – attualmente – inagibile per lo stato di diffuso degrado.

La via Nazionale, dall'incrocio con la via Capo d'Orso e fino al vicolo Rossini, è a senso unico in direzione del porto.

La piazza del Molo è a doppio senso ed è sede dei 2 distributori di carburante esistenti a Palau.

Flussi secondari arrivano in banchina provenendo anche dal viale delle Palme, a senso unico nell'ultimo tratto.

Questo tipo di traffico è dovuto a chi proviene dal parcheggio interrato o dalle vie intorno al municipio.

Flusso in uscita dal porto

Lo sbarco dei mezzi (leggeri o pesanti) dai traghetti ha un'unica via di uscita attraverso la circonvallazione di Palau vecchio e poi attraverso la via Galatea o la strada della Sciumara si immette nella S.S. 133 verso Olbia-Tempio o S. Teresa.

L'itinerario è tutto a senso unico fino al superamento del binario ferroviario dell'asta di manovra.

Come si evince dalla lettura delle carte, l'ultimo tratto della linea a scartamento ridotto da Tempio (Luras) a Palau Marina corre a raso (marciatram) lungo la circonvallazione Palau vecchia.

E' evidente che l'attuale situazione appare particolarmente critica in occasione dell'arrivo e della partenza dei traghetti che, nel periodo estivo, effettuano corse anche ogni 15 minuti.

La problematica, dovuta a questo tipo di traffico, è stata oggetto di varie proposte di soluzione (anche con galleria) e di confronti con le Strade Ferrate Sarde (SFS) a cui subentrò successivamente l'ARST.

A seguito di un accordo di programma con la RAS (2008) si stabilì la possibilità di cessione parziale delle aree ferroviarie al fine di permettere, in sostanza, la modifica della viabilità verso il porto.

Pur mantenendo il binario, il lungomare Palau vecchio sarebbe diventato a doppio senso di marcia permettendo, con opportune opere nei pressi della stazione marittima e con una rotatoria nei pressi delle scuole (via del Faro), l'accesso diretto al porto senza più utilizzare la via Nazionale, arteria commerciale di Palau.

A seguito di ciò venne redatto un progetto generale ed un progetto esecutivo – 1° lotto con varie varianti l'ultima delle quali nel febr. 2020 (Arch. Valentino).

Come evidenziato in altre relazioni, questa iniziativa del comune è stata "fermata" dal MIBACT e dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di SS e NU che ha intimato la sospensione dei lavori rilevando l'interesse culturale della tratta ferroviaria Luras – Palau Marina, anche ai sensi della legge 09.08.2017, n° 128: "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico".

Pertanto, tutta una serie di mappali dal FGL 6 catastale risultano indicati come aree di interesse culturale.

Al momento, quindi, le precedenti ipotesi, che prevedevano una corsia di traffico verso il porto a sud del fabbricato della stazione marittima e poi una rotatoria con il doppio senso verso la piazza del Molo e il viale delle Palme, non possono essere riproposte.

La problematica di accesso al porto commerciale rimane aperta essendo una interlocuzione con i vari soggetti competenti (MIBACT, ARST, ecc.).

In ogni caso l'argomento va posto in termini più ampi e relativi all'intera area urbana connessa con quella portuale. Ciò dovrebbe essere supportato dalla redazione di un Piano Urbano di mobilità sostenibile (PUMS) che ponga particolare attenzione alla promozione della pedonalità e della ciclabilità per un'utenza allargata anche al movimento verso il Parco nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena.

In definitiva, nel quadro della "riqualificazione dell'accesso al porto commerciale" si dovranno affrontare i temi della rigenerazione urbana e portuale secondo i criteri ambientali più stringenti, orientati a creare meno immissioni inquinanti, meno emissioni acustiche ed un ambiente più favorevole alla salute con una "logistica a zero emissioni" prevista dall'UE per il 2030.

1 – PREMESSE	PAG. 1
2 – IL PORTO E PALAU	PAG. 1
3 – DATI STATISTICI	PAG. 1
4 – PORTUALITA' E URBANISTICA	PAG. 2
5 – MOBILITA' INTEGRATA E ALTERNATIVA - RIQUALIFICAZIONE	PAG. 2
6 – FLUSSI DI TRAFFICO DA E PER IL PORTO	PAG. 3