



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 1.016 del 26 marzo 2024

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità a VIA</i></p> <p>Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari</p> <p>ID_VIP: 10608</p>
Proponente:	<p>Marina di Porto Rotondo s.r.l.</p>

La Sottocommissione VIA

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “*Norme in materia ambientale*” (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e ss.mm.ii. e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*);

- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023 e n. 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023;

- il Decreto dell'Assessore degli Affari Generali, Personale e Riforma della Regione Sardegna n. P. 3039/39 del 21.07.2022 con il quale è stata designata la rappresentante regionale nella CTVA;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la verifica di assoggettabilità a VIA (c.d. “*screening*”):

– la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;

– il D. Lgs. n. 152/2006, come novellato dal D. Lgs. n. 104 del 16/06/2017, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:

- l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;

- l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);

- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall’art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19*” e All. V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19*”;

– il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;

ID_VIP 10608: Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

- il Decreto del Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”*;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante *“Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”*;
- le Linee guida *“Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening - (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)”* e, in generale, le Linee guida della Commissione Europea *“Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC”*;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza;
- Le Linee guida per la valutazione di impatto sanitario ISTISAN 19/09 19/9 - (D. Lgs. n. 104/2017).

RILEVATO che:

- la Società Marina di Porto Rotondo s.r.l. in data 07/11/2023 ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto *“Riqualificazione del Molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva ed il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il Molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari”*;

- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS della Direzione generale valutazioni ambientali (d'ora innanzi Divisione) con prot. n. MASE/185718 del 16/11/2023;

- con la domanda viene segnalato che il progetto è stato sottoposto a procedura di Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006, concluso con nota prot.n. MASE/131422 del 9/08/2023, nel quale la Divisione ha ritenuto che *“non si possa escludere la sussistenza di potenziali impatti significativi e negativi legati al progetto in valutazione [...] e pertanto che lo stesso debba essere più opportunamente valutato nell'ambito di una procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.”*;

- la Divisione con nota prot. MASE/198130 del 04/12/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot..TVA/13649 in data 04/12/2023 ha comunicato al Proponente ed alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;

- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006, la Divisione, con la stessa nota prot. n. MASE/198130 del 04/12/2023 sopraccitata, ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione progettuale presentata dal Proponente;

- la Divisione ha inoltre segnalato alle Commissione che, al fine delle determinazioni di competenza in merito alla priorità di trattazione dei procedimenti ad essa assegnati, che il proponente ha dichiarato la sussistenza dei seguenti requisiti di cui all'art. 8, comma 1, del D. Lgs. 152/2006: - Progetti dal comprovato valore economico superiore a 5 milioni di euro;

- successivamente, il Proponente con nota acquisita con prot. n. MASE/30674 in data 19/02/2024 ha presentato delle integrazioni volontarie *“per una più agevole lettura dell'intervento in oggetto della procedura ed in risposta alla nota dell'Assessorato della Difesa dell'Ambiente della Regione Autonoma della Sardegna pervenuta in data 05-01-2024, con registro ufficiale entrata MASE n°0002067 05-01-2024. Si allega inoltre alla stessa relazione il format di screening di V.inc.A. per un più esaustivo inquadramento dell'intervento nel contesto ambientale circostante.”*;

CONSIDERATO che:

ID_VIP 10608: Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra tra le modifiche o le estensioni dei progetti elencati nell'allegato II-bis alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, al punto 2, lett. f) “*porti con funzione turistica e da diporto, quando lo specchio d’acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri*”;

- la documentazione, acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, oltre all’elenco elaborati, consiste nello Studio Preliminare Ambientale, redatto ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e nei seguenti allegati:

- Studio Preliminare Ambientale ai sensi dell'Allegato IV bis alla Parte II del D. Lgs. 152/2006
- Relazione di Valutazione di Impatto Acustico - Legge n°447/95, Art. 8, comma 4 - Deliberazione RAS n°62/9 del 14/11/2008 e s.m.i.
- Elaborato grafico Tav_01 di inquadramento generale dell'area d'intervento
- Elaborato grafico Tav_02A con la planimetria delle aree da sottoporre a lavori in concessione
- Elaborato grafico Tav_02B con la planimetria delle aree da destinare a concessione
- Elaborato grafico Tav_03A con la planimetria generale dell'intervento in progetto
- Elaborato grafico Tav_03B con lo schema della viabilità prevista dall'intervento in progetto
- Elaborato grafico Tav_03C con la planimetria degli schemi di ormeggio previsti dall'intervento in progetto
- Elaborato grafico Tav_03D con la planimetria d'inserimento del nuovo pontone d'attracco previsto dall'intervento
- Elaborato grafico Tav_03E con la planimetria, sezioni e particolari del nuovo pontone d'attracco previsto dall'intervento
- Elaborato grafico Tav_04A con il calcolo dei volumi dello stato di fatto
- Elaborato grafico Tav_04B con il calcolo dei volumi dello stato di progetto a seguito dell'intervento
- Elaborato grafico Tav_04C con il reperimento degli standard urbanistici previsti a seguito dell'intervento
- Elaborato grafico Tav_05 con le planimetrie del piano terra ed interrato dell'edificio in progetto
- Elaborato grafico Tav_06A con le planimetrie del primo e secondo piano dell'edificio in progetto
- Elaborato grafico Tav_06B con le planimetrie del piano terzo e della copertura dell'edificio in progetto
- Elaborato grafico Tav_07A con i prospetti dell'edificio in progetto e due fotosimulazioni
- Elaborato grafico Tav_07B con le sezioni dell'edificio in progetto e una fotosimulazione
- Elaborato grafico Tav_08 con gli schemi dell'impianto solare termico e fotovoltaico dell'edificio in progetto
- Elaborato grafico Tav_09 con i fotoinserti della proposta progettuale
- Relazione tecnico illustrativa dell'intervento previsto
- Relazione paesaggistica dell'intervento previsto
- Relazione gestione materiali di risulta
- Integrazioni volontarie comprensive del format screening VINCA;

TENUTO CONTO delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell’art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

ID_VIP 10608: Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

Regione Sardegna, osservazioni presentate con nota prot. n. 400 del 05/01/2024, acquisita al prot. n. CTVA/122 del 05/01/2024, e, più precisamente:

“ In riferimento al procedimento in oggetto, vista la nota del M.A.S.E. prot. n. 198130 del 04.12.2023 (prot. D. G.A. n. 36331 di pari data), si rappresenta quanto segue.

L'intervento, da realizzare attraverso procedura di Project Financing, prevede la riqualificazione di una porzione del porto storico di Cagliari nella sua parte occidentale attraverso le seguenti opere:

- la riqualificazione del Molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva ed il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il Molo Sanità e il Molo Sant'Agostino da realizzare a seguito della demolizione e ricostruzione del terminal passeggeri. Il nuovo Centro servizi, che sostituirà la stazione marittima esistente al Molo Sanità, con un incremento volumetrico di circa il 30%, avrà una destinazione d'uso multifunzionale: al piano terra saranno allocate le funzioni pubbliche, mentre nei due piani intermedi troverà posto una struttura recettiva di categoria 5*, sulla terrazza panoramica sarà allocato un centro benessere;*
- la risistemazione delle aree pubbliche limitrofe a terra attraverso il ridisegno della viabilità, con evidente priorità ai percorsi pedonali e ciclabili rispetto a quelli carrabili, e la creazione di un'ampia area verde di una superficie di circa 4.200 m su aree attualmente adibite prevalentemente a viabilità parcheggi. È previsto un andamento a "colline" o "gradoni" di altezza massima di circa 1,20 m, la cui piantumazione è stata concepita come un prato estensivo, con cespugli e alberature scelte tra quelle appartenenti alla tradizione cittadina, come le jacarande e le palme;*
- l'effettuazione delle opere adeguate a realizzare i servizi di approdo per imbarcazioni fino a 80 mt (maxi – yacht). Il progetto prevede la creazione di 26 nuovi ormeggi per imbarcazioni da diporto con una superficie totale di 32.080 m , nello specchio acqueo compreso tra il Molo Sanità, la Calata Sant'Agostino e il Molo Sabauda. Sono previste opere a mare, tra cui la posa di catene madri e corpi morti per garantire la stabilità degli ormeggi, e opere a terra per dotare la banchina dei servizi necessari. In particolare, l'ormeggio di un'imbarcazione da 80 m avverrà attraverso il posizionamento di 4 bitte sul molo Sant'Agostino.*
- la realizzazione di un pontone d'attracco per il carico- scarico delle navi RO-RO. Allo stato attuale, il Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) prevede il trasferimento di tutti i traffici commerciali (RO-RO) nel Terminal che sarà realizzato nell'avamposto ovest del Porto Canale di Cagliari, e l'attracco attuale, situato sul molo Sabauda interno, presenta alcune criticità che rendono il suo utilizzo difficoltoso e non sicuro, a causa della non ortogonalità del Molo Sabauda con la Calata Sant'Agostino, e della bassa altezza della banchina. Per tale ragione la proposta progettuale prevede l'installazione di un pontone galleggiante a circa 190 m dalla radice attuale del Molo, che consentirebbe nell'immediato il pieno funzionamento delle navi RO-RO nel terminal esistente e che, una volta operativo il nuovo terminal RO-RO al Porto Canale, potrebbe essere lì spostato, aumentando il numero di ormeggi per navi RO-RO. Il pontone sarà prefabbricato e avrà una portata massima di 790.000 kg uniformemente distribuiti con 30 cm di bordo libero. La consegna del pontone sarà a cura e spese dell'affidatario. La realizzazione del nuovo pontone di attracco consentirà il superamento delle criticità indicate, permettendo di operare in maggior sicurezza, ed evitando all'Ente Portuale di effettuare lavori di risistemazione della banchina, economicamente svantaggiosi considerando anche il dirottamento futuro dei traffici RO-RO sul futuro Avamposto del Porto Canale.*

Fatte queste premesse, questa Direzione Generale, sulla base dell'istruttoria condotta dal Servizio valutazione impatti e incidenze ambientali (Servizio V.I.A.) e dei contributi istruttori trasmessi dalle altre Direzioni Generali, dagli Enti e dalle Agenzie regionali, elencati in calce ed allegati alla presente nota per farne parte sostanziale e integrante, ritiene opportuno evidenziare quanto segue.

In relazione agli aspetti di natura programmatica si ritiene che l'intervento in progetto debba essere inquadrato in maniera maggiormente circostanziata all'interno del Piano Regolatore Portuale, non solo per quanto attiene alle aree direttamente interessate dall'intervento, ma anche in relazione al complesso

ID_VIP 10608: Riqualficazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

di altre opere che la stessa Autorità di Sistema Portuale sta portando avanti negli ambiti contermini, e che stanno progressivamente mutando in maniera significativa il waterfront cittadino.

Questo aspetto è innegabilmente legato anche al cumulo con altri progetti, esistenti e/o approvati, di cui lo Studio Preliminare Ambientale non dà evidenza e che invece sono numerosi sia a livello di sito che di area vasta. In particolare nelle immediate vicinanze dell'area di intervento sono in corso alcuni interventi portati avanti non solo dalla stessa Autorità Portuale ma anche da altri Enti (Comune di Cagliari, ARST), di cui si deve necessariamente tenere conto al fine di una adeguata e corretta valutazione degli impatti e alla opportuna individuazione di misure di mitigazione. Si citano a livello meramente esemplificativo i progetti denominati "Una promenade verde per il waterfront di Cagliari" e "Riqualficazione della Piazza Matteotti", portati avanti dall'Amministrazione comunale, e quello denominato "Metropolitana Leggera di Cagliari: collegamento Repubblica/Matteotti-Stazione", proposto dall'ARST. Tale aspetto risulta, secondo lo Scrivente, fondamentale, sia per la valutazione adeguata degli impatti in fase di cantiere, che per quelli relativi all'esercizio.

Si osserva inoltre che la risistemazione delle aree pubbliche a terra prevista dagli interventi in progetto, pur essendo in astratto auspicabile, nel caso concreto comporta di fatto la sottrazione di un ampio numero di parcheggi (ndr. peraltro non ben quantificati), attualmente in uso alla collettività, in parte perché alcuni saranno necessariamente di pertinenza dei nuovi posti barca ricavati (ndr. parcheggi Calata S. Agostino nella Tavola 03A), in parte perché si è scelto di riconvertire un'ampia area attualmente occupata da parcheggi e viabilità, ad area verde. Si nutrono inoltre alcune perplessità in merito alla scelta progettuale di utilizzare un andamento a colline o gradoni per quest'area, dal momento che ciò implicherebbe una modifica percettiva da valutare in maniera più approfondita.

Infine, si ritiene necessario che la Proponente chiarisca come avviene allo stato attuale la gestione delle acque meteoriche di prima pioggia sulla banchina portuale oggetto di intervento (ndr. ovvero sulle aree a terra oggetto di concessione individuate nella Tavola 02A) e che cosa preveda il progetto in questione, anche in termini di eventuale adeguamento alla Disciplina regionale sugli scarichi di cui alla Deliberazione n. 69/25 del 2008 e alla Disciplina sul riutilizzo delle acque reflue depurate di cui alla Deliberazione n. 75/15 del 2008.

Si allegano le seguenti note:

- prot. n. 86711 del 12.12.2023 (prot. D.G.A. n. 37227 di pari data) del Servizio Ispettorato ripartimentale di Cagliari del CFVA [Nome file: DGA_37277 del 12.12.2023 CFVA.pdf];*
- prot. n. 19723 del 28.12.2023 (prot. D.G.A. n. 39144 del 29.12.2023) della Direzione Generale dei Trasporti [Nome File: DGA_38144 del 29.12.2023 Trasporti.pdf];*
- prot. n. 47 del 02.01.2024 (prot. D.G.A. n. 130 del 03.01.2023) della Direzione Generale Agenzia Regionale del Distretto Idrografico [Nome File: DGA_130 del 03.03.2024 ARDIS.pdf];*
- prot. n. 193 del 03.01.2024 (prot. D.G.A. n. 219 di pari data) della Città Metropolitana di Cagliari [Nome file: DGA_193 del 03.01.2024 Città_MET.pdf];*

–Città Metropolitana di Cagliari, osservazioni presentate con nota acquisita da parte della DIVISIONE VII – BONIFICA DEI SITI DI INTERESSE NAZIONALE con prot. n. MASE/1276 del 03/01/2024 con la quale in riscontro alla nota di procedibilità rappresentano quanto segue:

“L'intervento prevede la riqualficazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva ed il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto comprese tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari; la sua ubicazione non è ricompresa all'interno del Sito di bonifica di Interesse Nazionale del "Sulcis - Iglesiente - Guspinese" e non risulta la presenza di aree oggetto di interventi di bonifica.

ID_VIP 10608: Riqualficazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

Per quanto concerne gli interventi previsti a mare, si evidenzia che gli stessi sono soggetti a quanto previsto dall'art. 109, Parte IV, Titolo III del D. Lgs 152/2006.”;

- Regione Sardegna, Direzione generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia Servizio tutela paesaggio Sardegna meridionale, nota di Trasmissione relazione tecnica illustrativa e parere di competenza acquisita con prot. n. MASE/8369 del 17/01/2024; in particolare,

“si propone di esprimere parere favorevole alla realizzazione dell'intervento in quanto le opere previste si inseriscono nel contesto paesaggistico operando una riqualficazione di un importante tassello dell'area portuale e della città, il waterfront, introducendo nuovi valori paesaggistici e differenziando la fruizione dell'importante ambito urbano, mediante la creazione di nuove sinergie.

Gli accorgimenti adottati per l'involucro dell'edificio fanno sì che lo stesso si inserisca armonicamente nel contesto, conservando le visuali paesaggistiche senza implementare gli impatti.

Le aree verdi assumono la funzione di filtro (già suggerita col precedente parere preliminare) fra le differenti tipologie di percorsi e allo stesso tempo offrono un quadro migliorativo rispetto alla situazione attuale, in cui il verde assume un valore marginale.

La riconfigurazione della viabilità e la nuova fruibilità delle aree riqualficate introducono effetti migliorativi sia sul sito che su tutto il contesto urbano interessato.

Il Comune dovrà verificare la conformità dell'intervento ai vigenti strumenti urbanistici comunali, ai sensi dell'art. 9 della L.R. 28/98.”;

- Parere della Regione Sardegna con nota prot. n. 9400 del 20/03/2024, acquisita al prot. n. CTVA/3754 del 20/03/2024, che così conclude:

“.....Fatte queste premesse si ritiene che l'intervento in questione, a parere dello Scrivente, possa essere escluso dalla successiva procedura di V.I.A., con il rispetto delle seguenti condizioni ambientali da parte della Proponente:

- *venga condiviso con l'A.R.P.A.S. un programma di monitoraggio per la fase di cantiere, in particolare per quanto attiene le componenti rumore e polveri;*
- *venga dato atto del rispetto dell'art. 20, comma 3 della Disciplina regionale degli scarichi, tramite la messa in campo di procedure gestionali sulle aree e in particolare sulle banchine in concessione, validate da un programma di monitoraggio sull'efficacia delle stesse per la fase di esercizio, da concordarsi con l'A.R.P.A.S.*

Si allega alla presente la nota prot. n. 2633 del 16.01.2024 (prot. D.G.A. n. 1403 di pari data) del Servizio tutela del paesaggio Sardegna Meridionale”;

Allegato Pos. N. 2023/2633, che così conclude: “Viste le premesse, si propone di esprimere parere favorevole alla realizzazione dell'intervento in quanto le opere previste si inseriscono nel contesto paesaggistico operando una riqualficazione di un importante tassello dell'area portuale e della città, il waterfront, introducendo nuovi valori paesaggistici e differenziando la fruizione dell'importante ambito urbano, mediante la creazione di nuove sinergie.

Gli accorgimenti adottati per l'involucro dell'edificio fanno sì che lo stesso si inserisca armonicamente nel contesto, conservando le visuali paesaggistiche senza implementare gli impatti.

ID_VIP 10608: Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

Le aree verdi assumono la funzione di filtro (già suggerita col precedente parere preliminare) fra le differenti tipologie di percorsi e allo stesso tempo offrono un quadro migliorativo rispetto alla situazione attuale, in cui il verde assume un valore marginale.

La riconfigurazione della viabilità e la nuova fruibilità delle aree riqualificate introducono effetti migliorativi sia sul sito che su tutto il contesto urbano interessato.

Il Comune dovrà verificare la conformità dell'intervento ai vigenti strumenti urbanistici comunali, ai sensi dell'art. 9 della L.R. 28/98";

CONSIDERATO che

- ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della L. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

EVIDENZIATO inoltre che:

- la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche sono effettuati in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alla localizzazione del progetto, alle motivazioni, alle caratteristiche progettuali e alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

in ordine all'inquadramento dell'opera e alla sua localizzazione

Il progetto, proposto attraverso procedura di Project Financing ai sensi del D. Lgs. n. 50 del 18/04/2016, art. 183, co. 15 e ss.mm.ii., si colloca all'interno del porto di Cagliari e, più precisamente consiste di:

- l'intervento di riqualificazione del Molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva ed il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il Molo Sanità e il Molo Sant'Agostino da realizzare a seguito della demolizione, ricostruzione del terminal passeggeri;
- la risistemazione delle aree pubbliche limitrofe e l'effettuazione delle opere adeguate a realizzare i servizi di approdo per imbarcazioni fino a 80 mt;
- realizzazione di un pontone d'attracco per il carico- scarico delle navi RO-RO.

ID_VIP 10608: Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

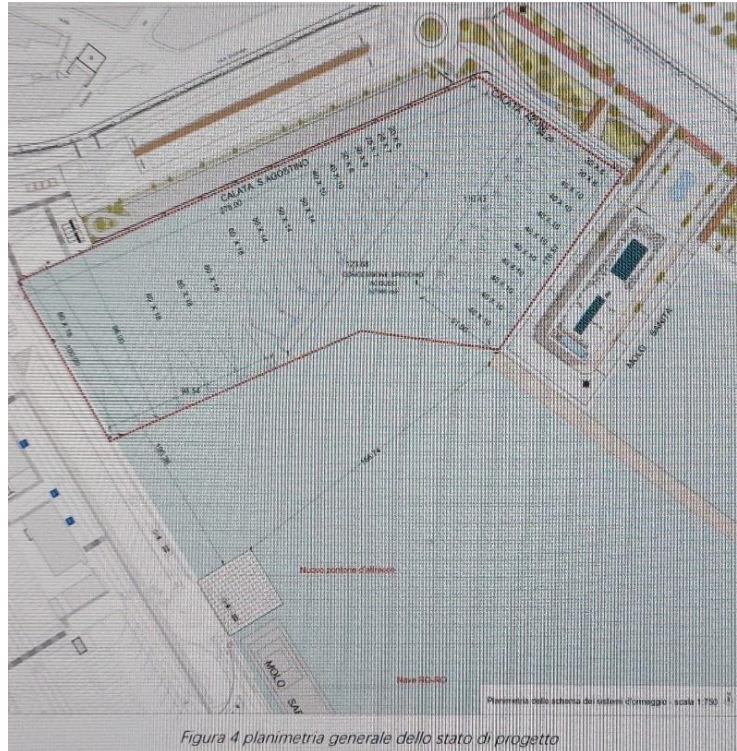


Figura 4 planimetria generale dello stato di progetto

in ordine alle motivazioni del progetto

Il Porto di Cagliari, con i suoi 5 ormeggi per navi con rampa poppiera (RO-RO. e RO-RO – pax), utilizzati al 14,24% nel 2019, è adeguato alle attuali esigenze di traffico portuale. Tuttavia, uno di questi ormeggi (Molo Sabaudo interno) è poco utilizzato a causa di vari problemi strutturali.

Inizialmente, il P.R.P. aveva previsto la creazione di un centro intermodale sul Molo Sabaudo, in vista di un aumento del traffico passeggeri su navi RO-RO. Tuttavia, questo aumento non si è verificato, principalmente a causa della concorrenza dell'industria aerea e della scarsa competitività dei costi delle rotte marittime offerte dal Porto di Cagliari rispetto ai porti di Olbia e Porto Torres. Il traffico passeggeri nel Porto di Cagliari è lontano dalle previsioni del P.R.P. e dai numeri dei passeggeri di Olbia e Porto Torres. Di conseguenza, il traffico che prima era RORO – pax è diventato principalmente solo RO-RO. a causa della specializzazione delle navi e del fatto che l'*hinterland* cagliaritano rappresenta il 70% dell'economia sarda.

Per questo motivo, l'Autorità Portuale ha realizzato una modifica al P.R.P. che prevede il trasferimento di tutti i traffici commerciali (RO-RO) nel Terminal che sarà realizzato nell'avamposto ovest del Porto Canale di Cagliari. Questo nuovo Terminal, attualmente in costruzione con fondi PNRR, includerà 6 ormeggi per navi RO-RO. di ultima generazione e piazzali per la sosta di almeno 1.200 semirimorchi.

Tra gli obiettivi del progetto è evidenziata anche una maggiore accoglienza per la flotta proveniente da altre regioni italiane ed estere in una città come Cagliari che consente opportunità di fruizione destagionalizzata e estesa durante tutto l'anno, con facilità di accesso grazie alla vicinanza dello scalo aereo.

in ordine all'ambito di studio, alle alternative progettuali e alla descrizione del progetto

Il Proponente non ha previsto la scelta fra alternative né la così detta soluzione "0". Peraltro, la soluzione "0" non consentirebbe sia una serie di azioni mirate alla razionalizzazione delle strutture portuali esistenti, in linea con il PRP, sia la ristrutturazione dell'edificio dell'attuale fatiscente stazione marittima che merita un adeguato abbellimento quale "via" di "ingresso, alla città di Cagliari.

Esito dell'istruttoria

Riguardo all'individuazione di alternative, la scelta era di fatto impossibile, trattandosi di opere esistenti già presenti nell'ambito portuale.

in ordine alla coerenza con la programmazione e pianificazione

Di seguito sono richiamate le indicazioni degli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti nel sito in esame, individuandone gli aspetti rilevanti per gli interventi previsti e verificando la coerenza degli stessi con tali strumenti.

Il progetto rientra nella Scheda d'ambito 1 "Golfo di Cagliari" del PPR, mentre nel PRP è classificato come Zona D, un'area destinata a supportare le attività nautiche da diporto e turistico-ricettive. Il PRP è stato modificato da un Adeguamento Tecnico Funzionale, approvato dal Decreto n°70 di Marzo 2021 del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna.

Il progetto fa riferimento specifico al Piano Paesaggistico Regionale (PPR) e al Piano Regolatore Portuale (PRP).

Secondo la Legge Regionale n.45 del 22 dicembre 1989, art. 10-bis, comma 2, lettera a), i Comuni con centri abitati che confinano con il mare o i fiumi possono identificare specifiche zone (C, D, G e H) nei loro Piani Urbanistici Comunali (PUC), purché siano adiacenti ai centri abitati e entro una fascia di 300 metri dal mare o dai fiumi. Possono inoltre stabilire regole per le zone A e B, nel rispetto del Decreto assessoriale n. 2266/U del 1983.

La normativa di riferimento per la progettazione in oggetto, in tema di pianificazione e tutela del paesaggio e dei beni culturali è essenzialmente basata sugli strumenti legislativi che vengono di seguito riportati:

- Decreto Legislativo n.42 del 22 gennaio 2004, cosiddetto "Codice Urbani", recante il "Codice dei beni culturali del paesaggio"; in particolare, tale decreto abroga il Testo Unico di cui al D.lgs. n.490/99 ed il regolamento di cui al D.P.R. n.283/00 e, inoltre, recepisce la definizione di paesaggio e alcuni dei principi ispiratori dell'attività di tutela presenti nella Convenzione europea del Paesaggio
- Legge n.1497 del 29 giugno 1939, relativa alla "Protezione delle bellezze naturali", (successivamente abrogata dal D.lgs. 490/99)
- Regio Decreto n.1357 del 3 giugno 1940, recante il "Regolamento per l'applicazione della Legge n.1497/39 sulla protezione delle bellezze naturali"
- Legge n.431 del 8 agosto 1985, cosiddetta "Legge Galasso", relativa alla "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge n.312 del 27 giugno 1985, recante disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale" (successivamente abrogata dal D.lgs. 490/99)
- Decreto Legislativo n.490 del 29 ottobre 1999, recante il "Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali ed ambientali, a norma dell'art.1 della legge 8 ottobre 1997, n.352" (successivamente abrogato dal D.lgs. n.42/00)
- Decreto Presidente della Repubblica n.283 del 7 settembre 2000, relativo al "Regolamento recante disciplina delle alienazioni di beni immobili del demanio storico ed artistica", cosiddetto "Decreto Melandri"
- Circolare n.106 del 14 novembre 2000, emanata dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, che definisce la "Efficacia dei decreti ministeriali emanati ai sensi del Decreto Ministeriale 21 settembre 1984, articoli 160 e 162 del Decreto Legislativo n.490 del 29 ottobre 1999"

ID_VIP 10608: Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

- Decreto Presidente della Repubblica n.380 del 6 giugno 2001, recante il “Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia” e s.m.i., successivamente introdotte con Legge n.448/01, Legge n.166/02, D.lgs. n.301/02, D.lgs. n.269/03, Legge n.311/04 e Legge 246/05
- Decreto del Direttore Generale per i Beni Architettonici ed il Paesaggio, emanato in data 8 giugno 2001, relativo alla “Delega di attribuzione di funzioni ai Soprintendenti regionali istituiti dal Decreto Legislativo n.368 del 20 ottobre 1998, art.7”
- Decreto Legislativo n.62 del 26 marzo 2008, che riporta Ulteriori disposizioni integrative al D.lgs. n.42/04, in relazione ai beni culturali”
- Decreto Legislativo n.63 del 26 marzo 2008, che riporta Ulteriori disposizioni integrative al D.lgs. n.42/04, in relazione al paesaggio”
- Decreto del Presidente della repubblica n.207 del 05 ottobre 2010, che riporta “Nuovo Regolamento degli appalti in esecuzione ed attuazione del D.lgs. 163/2006 e delle Direttive 2004/17/CE e 2004/18CE Generale dei lavori pubblici...”
- Decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31 Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata
- Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50, Codice dei contratti pubblici
- Legge Regionale 22 dicembre 1989, n. 45 Norme per la tutela del territorio regionale
- Legge Regionale 12 agosto 1998, n. 28 Norme per l'esercizio delle competenze in materia di tutela paesistica trasferite alla Regione Autonoma della Sardegna con l'articolo 6 del D.P.R. 22 maggio 1975, n. 480, e delegate con l'articolo 57 del D.P.R. 19 giugno 1979, n. 348 (successivamente modificato dalla Legge Regionale n. 9 del 4 maggio 2017
- Piano Paesaggistico Regionale Legge Regionale 25 novembre 2004, n° 8 e s.m.i..
- D. M. 17-01-2018 “Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni”
- Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale Zone D ed E del Porto di Cagliari, Decreto Del Presidente dell'ADSP Mare di Sardegna N°70 del 12-03-2021.

Previsioni del Piano Regolatore Portuale (P.R.P.)

Le zone interessate dal progetto ricadono nel Porto Vecchio di Cagliari e sono individuate dal Piano Regolatore Portuale con la lettera “D” – “Aree per attività a supporto della nautica da diporto e turistico ricettive” e con la lettera “E” - “Terminal passeggeri, RO.RO e servizi portuali”. In particolare, di quest'ultima zona sono interessate le sottozone “E2”, destinata a “Dogana, Direzione Marittima, Stazione Marittima”, ed “E3” – “Aree operative a servizio delle banchine”.

Zona D “Diporto in transito e grandi yacht”

Dalle norme di attuazione del Piano Regolatore Portuale (Relazione C del PRP) si evince che la zona “D” “rappresenta la zona di maggior interesse sia dal punto di vista storico che per la sua funzione di filtro tra le attività portuali e quelle urbane. Ogni intervento dovrà, perciò, essere condotto nel rispetto di ogni componente dell'antica architettura portuale e compatibile, dal punto di vista architettonico, con la parte urbana della Città. Dal punto di vista organizzativo si evidenzia il passaggio dalla destinazione d'uso di traffico commerciale, trasferito sugli adiacenti moli Sabauda e Rinascita, a quella del diporto per il naviglio in transito o di elevato dislocamento, prevedendo di realizzare ormeggi per circa 300 imbarcazioni, che potranno trovare risposta alle loro esigenze di servizi nelle strutture previste sui moli Sanità e Dogana”.

Sottozona E2 “Dogana, Direzione marittima, Stazione marittima”

Detta sottozona è costituita dall'area insistente sul Molo Sabauda, (Relazione C del PRP), “destinata, secondo le esigenze, ai traghetti di tipo RO-RO. misto, per merci e passeggeri”. In essa si prevede l'accorpamento in un unico edificio di tutte le funzioni insediate nell'area, con demolizione degli edifici esistenti. È quindi prevista la costruzione di un edificio destinato ad accogliere la nuova stazione marittima, oltre agli uffici della Dogana e della Direzione marittima. In particolare, gli insediamenti previsti consistono in sedi istituzionali, uffici e direzionalità a basso concorso di pubblico, artigianato di servizio compatibile con i contesti di zona, attrezzature funzionali e servizi tecnici, pubblici esercizi a servizio delle suddette attività, parcheggi attrezzati di uso pubblico, parcheggi pertinenziali.

Sottozona E3 “Aree operative a servizio delle banchine”

Dalle norme di attuazione (Relazione C del PRP) si evince che la sottozona “E3” “(...) comprende le aree a ridosso del terminal RO-RO. ed è destinata alle aree tecniche e di servizio ai traghetti, al traffico ed alla sosta temporanea di mezzi rotabili e potrà essere aggregata funzionalmente al terminal traghetti o a quello RO-RO. L'area è razionalmente collegata alla viabilità esterna e ai flussi di sbarco/imbarco di banchina. La disponibilità di area di sosta, alla quale si aggiungono le fasce operative lungo i fronti di accosto, appare, secondo il Proponente, congruente rispetto alla potenzialità di traffico. Inoltre, la regolarità e l'autonomia funzionale degli spazi dedicati lascia aperta la possibilità di gestire i flussi di traffico sia che questi avvengano in ambito nazionale, sia che al terminal facciano capo flussi internazionali che richiedano una perimetrazione fisica di tipo doganale o finalizzata alle nuove esigenze di *security*”.

Piano Paesaggistico Regionale

L'area ricade all'interno del Piano Paesaggistico Regionale, nell'AMBITO DI PAESAGGIO COSTIERO N° 1 - GOLFO DI CAGLIARI e costituisce elemento ambientale del sistema paesaggistico dell'ambito la dorsale strutturale delle colline mioceniche di Cagliari, fondata su formazione calcareo marnosa. Costituiscono sistemi storici del paesaggio cagliaritano:

- i sistemi insediativi antichi (la Karales punica sulla sponda orientale di Santa Gilla, la città romana nell'area retrostante l'odierna darsena e la città dell'alto medioevo distribuita in diversi poli facenti capo a Santa Igia sul luogo della città punica);
- l'area del colle di Tuvixeddu-Tuvumannu con la necropoli fenicia;
- il sistema urbanistico medievale del centro di Cagliari e dei borghi extra moenia;
- il sistema portuale storico, commerciale, militare di Cagliari;
- il sistema delle strutture militari del centro medioevale di Cagliari e le modernizzazioni.

I Comuni, nell'adequarsi alle prescrizioni del P.P.R. procedono alla puntuale identificazione cartografica degli elementi dell'assetto insediativo, delle componenti di paesaggio, dei beni paesaggistici e dei beni identitari presenti nel proprio territorio, anche in collaborazione con i competenti organi del MIBAC. Eventuali correzioni dei tematismi rispetto alle cartografie del P.P.R., che non ne alterino i contenuti sostanziali, qualora positivamente accolte in sede di verifica di coerenza di cui all'art. 31 della L.R. 7/2002, non costituiscono variante al P.P.R., purché deliberate dalla Giunta regionale.

Esito dell'istruttoria

La Commissione ritiene di poter condividere che il progetto sia coerente con alla vigente pianificazione.

in ordine alla descrizione del progetto e alle scelte progettuali

Nuovo pontone d'attracco

A causa di queste considerazioni precedentemente fatte, la costruzione del dente d'attracco sul Molo Sabauda interno, previsto nel vecchio PRP, non è più rilevante e il costo dell'opera non è più giustificabile, non apparendo neanche conveniente eseguire un importante e costoso intervento sull'ormeggio tra Molo Sabauda interno e Calata S. Agostino. Oltre a questo, allo stato attuale, l'attracco presenta alcune criticità che rendono il suo utilizzo difficoltoso e non sicuro. Tali criticità nascono da due fattori principali:

- la non ortogonalità del Molo Sabauda con la Calata Sant'Agostino, che rende maggiormente difficoltosa la manovra di attracco;
- la bassa altezza della banchina, che genera un'eccessiva pendenza della rampa di poppa della nave al momento delle operazioni di carico e scarico dalla nave dei mezzi di trasporto.

Come alternativa, il progetto prevede l'installazione di un pontone galleggiante a circa 190 m dalla radice attuale del Molo. Questo consentirebbe il pieno funzionamento delle navi RO-RO. Inoltre, una volta operativo il nuovo Terminal RO-RO., il pontone potrebbe essere spostato al Porto Canale, aumentando il numero di ormeggi per navi RO-RO. La realizzazione del nuovo pontone di attracco consentirà il superamento delle criticità indicate, permettendo di operare in maggior sicurezza, ed evitando all'Ente Portuale di effettuare lavori di risistemazione della banchina, economicamente svantaggiosi considerando anche il dirottamento futuro dei traffici RO-RO sul futuro Avamposto del Porto Canale, consentendo anche di sfruttare lo specchio acqueo tra il Molo Sabauda e lo sporgente Sanità per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto, creando una marina di grandi dimensioni, in grado di accogliere anche grandi *yacht*. L'installazione del pontone non comporterebbe alcun costo per l'Ente, poiché inclusa tra gli interventi da realizzare con la procedura della finanza di progetto dell'art.183 comma 15 del D.lgs. 50/2016. Il pontone consentirebbe la piena operatività delle navi RO-RO. Infatti, la lunghezza residua del Molo sarebbe di 345 m, più che sufficiente per l'ormeggio delle navi che attualmente scalano il Porto di Cagliari. Successivamente, una volta operativo il nuovo Terminal RO-RO., il pontone potrà essere spostato al Porto Canale, sfruttandolo per incrementare il numero di ormeggi per navi RO-RO.

Detta soluzione consente, allo stesso tempo, di poter sfruttare economicamente lo specchio acqueo compreso tra il Molo Sabauda e lo sporgente Sanità per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto, realizzando una marina di grandi dimensioni, in grado di accogliere anche grandi *yacht*, non essendovi alcuna interferenza tra il naviglio destinato all'ormeggio nella darsena e l'evoluzione delle navi RO-RO. destinate al Molo Sabauda interno, neppure quando queste ultime, in caso di avverse condizioni meteo, necessitano dell'ausilio dei rimorchiatori. Il pontone sarà prefabbricato e avrà una portata massima di 790.000 kg uniformemente distribuiti con 30 cm di bordo libero. La consegna del pontone sarà a cura e spese dell'affidatario.

Risistemazione servizi di approdo per imbarcazioni

Il progetto prevede la creazione di 26 nuovi ormeggi per imbarcazioni da diporto con una superficie totale di 32.080 m², all'interno del Porto di Cagliari. Sono previste opere a mare, tra cui la posa di catene madri e corpi morti per garantire la stabilità degli ormeggi, e opere a terra per dotare la banchina dei servizi necessari. In particolare, l'ormeggio di un'imbarcazione da 80 m avverrà attraverso il posizionamento di 4 bitte sul molo Sant'Agostino, così offrendo promozioni e servizi ai diportisti per tutto l'anno anziché concentrarsi solo sui mesi di luglio e agosto. Per il porto di Cagliari, si prevede la seguente organizzazione:

- Classificazione dei posti di ormeggio in due tipi: posti in utenza al porto turistico e posti di ormeggio di transito.
- Gestione delle prenotazioni, con lista d'attesa, prenotazioni provvisorie e prenotazioni definitive.
- Gestione operativa del traffico portuale con un addetto operativo che deve essere informato preventivamente sugli arrivi delle imbarcazioni prenotate.
- Utilizzo di una gestione computerizzata per le prenotazioni e la gestione dei posti barca.
- Centrale operativa per coordinare l'assistenza durante le operazioni di ormeggio, con comunicazione radio diretta tra la centrale, le imbarcazioni e il personale addetto.

ID_VIP 10608: Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

- Ormeggiatore a mare per fornire assistenza durante l'ormeggio, utilizzando un gommone come mezzo principale.

Si prevede anche la possibilità di affiancare altri ormeggiatori a mare in caso di condizioni meteorologiche sfavorevoli, seguendo le istruzioni della torre di controllo.

Sistemazione dello spazio pubblico del Porto

Il progetto di riqualificazione dello spazio pubblico e delle aree circostanti la marina e il nuovo Centro Servizi si concentra sulla ridisegno della viabilità, dando priorità ai percorsi pedonali e ciclabili rispetto a quelli carrabili. Attualmente, lo spazio è organizzato principalmente per il traffico veicolare, con tre percorsi distinti. Tuttavia, considerando che il traffico passeggeri è stato deviato verso altre zone, il sistema attuale appare sovradimensionato per le auto. Allo stesso tempo, la fruizione del porto e del lungomare da parte dei visitatori è limitata. L'organizzazione attuale presenta criticità evidenti e il progetto mira a favorire la mobilità pedonale e ciclabile, aumentando le aree verdi e riducendo l'effetto Isola di Calore. Il progetto tiene conto dei punti fermi dello spazio portuale esistente, come le torri faro, la passerella pedonale e le opere in pietra di Pinuccio Sciola. La viabilità sarà organizzata in modo da separare quella carrabile da quella pedonale, e sarà creata una nuova pista ciclabile parallela al percorso veicolare. Le aree verdi del progetto di riqualificazione, che coprono una superficie di quasi 4.200 m² e presentano un andamento a "colline" o "gradoni" di altezza massima di circa 1,20 m, consentendo così l'integrazione dei basamenti di due torri faro nella terra vegetale e le palme esistenti nelle aiuole.

Realizzazione del centro servizi

Stato di fatto

Parte importante del progetto è rappresentato dal nuovo Centro servizi, che sostituirà la stazione marittima esistente al Molo Sanità, attualmente costituita da un parallelepipedo con dimensioni di 76,67 x 21,20 m e un'altezza di circa 10 m. Questo volume è diviso a quota 3,50 m da una pensilina che corre lungo gran parte del perimetro. La parte finale sul vertice Sud-Ovest è divisa in due piani contenenti principalmente uffici. La copertura è una volta a botte ribassata, nascosta da un rivestimento metallico azzurro lungo i 4 lati dell'edificio. Il tetto è composto da onduline di amianto, che dovranno essere rimosse con cura e competenze specializzate. Internamente, il piano terra ha pavimentazione in materiale plastico, pareti intonacate e/o rivestite con elementi lapidei e/o ceramici. In virtù del Piano Regolatore Portuale, il nuovo edificio del Centro Servizi potrà avere un aumento del 30% rispetto alla volumetria dell'edificio della Stazione Marittima esistente e demolita. Di conseguenza, la volumetria realizzabile sarà di 17.411,10 m³ e l'edificio progettato avrà una volumetria di 16.826,96 m³.

Stato di progetto

Il nuovo progetto del Centro Servizi rispetta appieno le potenzialità volumetriche garantite dal PRP e il sedime dell'edificio esistente, e si sviluppa su 3 piani fuori terra ed uno interrato, con una volumetria edificata totale pari a 16.826,96 m³. Nel piano interrato troveranno posto le UTA di climatizzazione, gli impianti dedicati alla piscina e la riserva idrica/antincendio oltre a locali di deposito e servizio delle attività. Al Piano Terra, interamente vetrato, si concentrano le funzioni più pubbliche del Centro servizi; l'accesso alla struttura avviene dalla hall nel lato lungo esposto a Nord – Ovest, attraverso un bussolotto d'ingresso con doppie porte a vento. Nella parte centrale, si trova la hall principale della struttura, corredata di sale d'aspetto, attorno al quale si sviluppano gli ambienti a supporto del Centro Servizi e dell'attività ricettiva: spogliatoi per gli operatori, deposito bagagli e reception per gli utenti dell'hotel, il back office e l'ufficio direzionale, un punto di primo soccorso e un ufficio per la sicurezza. Infine, sul lato Sud-Ovest si sviluppa un'ampia sala polifunzionale, adattabile a seconda delle esigenze. Tra la sala funzionale e la hall è localizzato anche una sala bar con adiacenti i servizi igienici e spazi deposito, a disposizione anche della hall e della sala polifunzionale. Nei due piani intermedi si sviluppano i piani delle camere della struttura ricettiva, organizzati attorno al nucleo centrale dei collegamenti verticali e del pozzo luce. In ciascun piano trovano posto 18 stanze di diversa metratura. A

completare il progetto è il piano della terrazza. Su questo piano trova posto, nella porzione Nord Est, l'area *wellness* del Centro servizi, pensata come un volume interamente vetrato di forma planimetrica ellittica. Nello stesso piano si trova il ristorante "rooftop" vetrato su tre lati affacciati sul mare, con annessa terrazza panoramica esterna. La sala del ristorante è servita da una cucina, spazi di servizio e deposito, oltre che da un blocco di servizi igienici. Sempre sulla terrazza troveranno spazio gli elementi dell'impianto centralizzato di climatizzazione e le unità di trattamento aria (UTA) a servizio delle aree alberghiere. L'elemento maggiormente caratterizzante questa porzione di piano è la piscina a sfioro, aggettante sul prospetto Sud-Ovest con vista sul mare. Interamente vetrata, la piscina ha una profondità di 0,90 m ed è collocata su uno spazio sollevato rispetto alla terrazza del ristorante, utilizzabile come deck solarium.

Scelte e caratteristiche progettuali

L'edificio è costituito da due elementi principali: un volume prevalentemente vetrato, caratterizzato da fasce marcapiano dei solai e pensiline aggettanti, e un elemento sottile della pensilina, supportato da pali d'acciaio verticali. L'edificio presenta una leggerezza architettonica grazie alla predominanza di vetrate e una forte orizzontalità, accentuata dai solai a sbalzo delle terrazze e da pensiline in alluminio bianco con profilo ad ala. La dinamicità dell'edificio è garantita dalla presenza di pannelli mobili di *brise-soleil* in ricomposto WPC sui balconi delle camere, utili per proteggere le stanze dalla luce solare. L'orizzontalità è interrotta dalla presenza dei corpi scala, rivestiti da lamiera forata in alluminio riciclato e separati dal resto dell'edificio da pozzi luce o arretramenti. Il prospetto Nord-Est, affacciato su Via Roma, presenta un sistema di pannelli vetrati serigrafati che rompe la simmetria e alleggerisce ulteriormente l'edificio. Il prospetto SE, sul mare, è caratterizzato dal volume della piscina, un volume vetrato aggettante che rompe la simmetria compositiva. La struttura principale è un telaio in calcestruzzo armato con un passo strutturale longitudinale di 5,40 m di luce. Trasversalmente, si ha un ritmo di luci variabile per creare spazi più ampi nella hall e consentire la realizzazione del grande pozzo luce vetrato centrale. Nei piani delle camere, i pilastri saranno nascosti nelle murature divisorie, mentre nella terrazza saranno visibili a sorreggere la struttura. Per quanto riguarda i materiali, le fasce marcapiano dei solai sono rivestite in alluminio, mentre le pareti cieche sono rivestite in materiale lapideo calcareo. Le pareti esterne dei corpi scala sono rivestite in lamiera forata in alluminio riciclato. Il *brise soleil* e le pavimentazioni della terrazza sono realizzati in ricomposto WPC, seguendo principi di sostenibilità oltre che estetici.

Abbattimento delle barriere architettoniche

Il progetto mira a rendere l'edificio e il suo spazio esterno accessibili per tutte le persone, comprese quelle con disabilità, in linea con i principi di *Universal Design*. Il Piano Terra dell'edificio sarà completamente accessibile per gli utenti con ridotta mobilità, con quattro stanze dotate di servizi igienici adatti alle loro esigenze. Anche gli altri piani della struttura ricettiva avranno camere e servizi igienici adatti per gli utenti con ridotta mobilità, così come gli spazi benessere e il ristorante. Inoltre, gli infissi e la facciata continua saranno realizzati con materiali e tecnologie che garantiscano l'efficienza energetica e il *comfort* acustico.

Esito dell'istruttoria

La Commissione è del parere che le opere siano state esaurientemente motivate e descritte;

in ordine al cronoprogramma e alla fase transitoria

Con la realizzazione delle opere del presente intervento si andrà a realizzare la modifica degli schemi di ormeggio del Molo Sabauda Interno, attraverso anche la realizzazione di un nuovo pontone di attracco per il dirottamento degli attracchi delle navi RO-RO verso la testa del Molo Sabauda Interno, ad oltre 200 m dalla sua radice. Inoltre, la destinazione alla nautica da diporto della calata Sant'Agostino determinerà l'allontanamento dalla medesima dei rimorchiatori, che attualmente la utilizzano per il loro ormeggio. Durante il periodo di cantiere, considerando la necessità del posizionamento di nuovi corpi morti, catene madri e catene per la realizzazione dei 26 nuovi ormeggi per imbarcazioni per la nautica da diporto, il traffico marittimo sarà interdetto nello specchio acqueo compreso tra il Molo Sabauda Interno, la Calata Sant'Agostino e il Molo Sanità per tutta la durata dei lavori. Lo spostamento del punto d'attracco del Molo Sabauda interno verso la

testa del Molo stesso non comporterà un'intensificazione del volume di traffico navale RO-RO su questa porzione di molo, ma ne consentirà lo svolgimento in migliori condizioni di sicurezza. Da quanto sopra esposto, si ottiene, secondo il Proponente, un quadro temporale dei traffici marittimi e veicolari insistenti sull'area del Molo Sabauda e della Calata Sant'Agostino secondo lo schema di seguito esposto:

Il Proponente ritiene di poter trarre le seguenti osservazioni:

- al momento dell'apertura del cantiere, e per tutto il suo sviluppo (2 anni), dall'area di progetto (compresa tra Molo Sabauda Interno e Calata Sant'Agostino) saranno integralmente eliminati i traffici navali legati alle navi RO-RO e ai rimorchiatori, sia in manovra che in stazionamento;
- nel medesimo periodo, si manterrà il volume di traffico veicolare insistente sulla Calata Sant'Agostino, legato alle operazioni di imbarco e sbarco delle navi attraccanti sul restante Molo Sabauda Esterno e sul Molo Rinascita. Sarà invece integralmente interdetto lo stazionamento nelle aree parcheggio della medesima Calata, le quali saranno occupate dai mezzi di cantiere;
- a seguito della realizzazione dell'intervento (stimata a fine 2026), sarà ripresa con la medesima intensità (che si aveva prima dell'apertura del cantiere) il traffico navale RO-RO, sebbene dirottato verso la testa del Molo Sabauda Interno (e, quindi, con l'allontanamento delle banchine), mentre non riprenderanno le operazioni di stazionamento e manovra dei rimorchiatori sulla Calata Sant'Agostino; sarà presente, invece, il traffico legato alla nautica da diporto;
- al momento del completamento dell'avamposto del Porto Canale (stimata a fine 2027), secondo quanto previsto dal P.R.P., dall'area di intervento andranno ad eliminarsi le componenti di traffico delle navi RO-RO e del relativo traffico veicolare legato alle operazioni di imbarco e sbarco sul Molo Sabauda. Sarà invece mantenuto il solo traffico veicolare legato alle attività crocieristiche sul Molo Rinascita, attualmente misto al traffico RO-RO.

in ordine al cronoprogramma e all'importo dei lavori

Per l'esecuzione dei lavori sono previsti in totale 8 trimestri e l'importo dei lavori assomma a Euro 37.925.432,87.

in ordine all'analisi della qualità ambientale e ai potenziali effetti rilevanti sull'ambiente

VALUTATO il progetto, considerata la documentazione presentata dal Proponente e considerate le risultanze dell'istruttoria, e in particolare in ordine al:

QUADRO NORMATIVO E PROGRAMMATICO

Il Proponente ha dichiarato che:

il progetto rientra nella Scheda d'ambito 1 "Golfo di Cagliari" del PPR, mentre nel PRP è classificato come Zona D, un'area destinata a supportare le attività nautiche da diporto e turistico-ricettive. Questo PRP è stato modificato da un Adeguamento Tecnico Funzionale, approvato dal Decreto n°70 di Marzo 2021 del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna.

Il progetto fa riferimento al Piano Paesaggistico Regionale (PPR) e al Piano Regolatore Portuale (PRP).

Secondo la Legge Regionale n.45 del 22 dicembre 1989, art. 10-bis, comma 2, lettera a), i Comuni con centri abitati che confinano con il mare o i fiumi possono identificare specifiche zone (C, D, G e H) nei loro Piani Urbanistici Comunali (PUC), purché siano adiacenti ai centri abitati e entro una fascia di 300 metri dal mare o dai fiumi. Possono inoltre stabilire regole per le zone A e B, nel rispetto del Decreto assessoriale n. 2266/U del 1983.

La normativa di riferimento per la progettazione in oggetto, in tema di pianificazione e tutela del paesaggio e dei beni culturali è essenzialmente basata sugli strumenti legislativi che vengono di seguito riportati:

- Decreto Legislativo n.42 del 22 gennaio 2004, cosiddetto “Codice Urbani”, recante il “Codice dei beni culturali del paesaggio”; in particolare, tale decreto abroga il Testo Unico di cui al D.lgs. n.490/99 ed il regolamento di cui al D.P.R. n.283/00 e, inoltre, recepisce la definizione di paesaggio e alcuni dei principi ispiratori dell’attività di tutela presenti nella Convenzione europea del Paesaggio
- Legge n.1497 del 29 giugno 1939, relativa alla “Protezione delle bellezze naturali”, (successivamente abrogata dal D.lgs. 490/99)
- Regio Decreto n.1357 del 3 giugno 1940, recante il “Regolamento per l’applicazione della Legge n.1497/39 sulla protezione delle bellezze naturali”
- Legge n.431 del 8 agosto 1985, cosiddetta “Legge Galasso”, relativa alla “Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge n.312 del 27 giugno 1985, recante disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale” (successivamente abrogata dal D.lgs. 490/99)
- Decreto Legislativo n.490 del 29 ottobre 1999, recante il “Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali ed ambientali, a norma dell’art.1 della legge 8 ottobre 1997, n.352” (successivamente abrogato dal D.lgs. n.42/00)
- Decreto Presidente della Repubblica n.283 del 7 settembre 2000, relativo al “Regolamento recante disciplina delle alienazioni di beni immobili del demanio storico ed artistica”, cosiddetto “Decreto Melandri”
- Circolare n.106 del 14 novembre 2000, emanata dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, che definisce la “Efficacia dei decreti ministeriali emanati ai sensi del Decreto.

ANALISI DEGLI IMPATTI

Analisi generale e scelte progettuali

Il proponente ha affermato che le previsioni progettuali comportano un alleggerimento della pressione antropica sull’area portuale del Porto Vecchio rispetto al vecchio PRP a seguito dello stralcio dei due denti di ormeggio nel Molo Sabauda per l’attracco di navi RO-RO.

Per quanto riguarda la fase di cantiere, le lavorazioni previste sono tali da ritenere che gli impatti sono più contenuti rispetto a quelli che si avrebbero qualora fossero state confermate le previsioni del vecchio PRP in quanto la realizzazione dei due nuovi denti di ormeggio nel Molo Sabauda avrebbe comportato interventi strutturali più importanti ed attività di dragaggio.

Coerenza al Piano Regolatore Portuale

Il Proponente ha dichiarato che il progetto presentato nasce dalla necessità di rispondere all’evoluzione del traffico navale nel Porto di Cagliari e di poter sfruttare economicamente lo specchio acqueo compreso tra il Molo Sabauda e lo sporgente Sanità per l’ormeggio di imbarcazioni da diporto, realizzando una marina di grandi dimensioni, in grado di accogliere anche grandi yacht.

Le misure progettuali sono coerenti con la previsione del PRP vigente di trasferire tutto il traffico navale commerciale RO-RO. nel Porto Canale.

Il progetto non comporterebbe quindi modifiche alle funzioni (destinazioni d’uso) consentite nelle zone D, E2 ed E3 che rimarrebbero invariate.

Coerenza con il Piano Paesaggistico Regionale

ID_VIP 10608: Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

Il Proponente ha dichiarato nella redazione del progetto si è fatto riferimento al Piano Paesaggistico Regionale (PPR) e al Piano Regolatore Portuale (PRP).

Il progetto si colloca all'interno del PPR nella Scheda d'ambito 1 "Golfo di Cagliari", mentre, nel PRP è identificata come Zona D "area per attività a supporto della nautica da diporto e turistico-ricettiva".

Piani e programmi territoriali di livello provinciale

Il Proponente ha dichiarato che dalla verifica di coerenza si evidenzia che i contenuti del progetto, coerenti al PRP non sono in contrasto con le direttrici del Piano Urbanistico Provinciale/Piano Territoriale di Coordinamento (PUP/PTC) dell'Ex Provincia di Cagliari.

Piani per la pericolosità idraulica e da frana

Il Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), approvato con Decreto del Presidente della Regione Sardegna n. 67/2006, è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa ed alla valorizzazione del suolo, alla prevenzione del rischio idrogeologico, sulla base delle caratteristiche fisiche ed ambientali del territorio afferente al bacino unico regionale. Il PAI individua e disciplina le aree a rischio idraulico e di frana articolandole in 7 bacini di riferimento; l'ambito di indagine rientra nel Sub Bacino n. 7 Flumendosa-Campidano-Cixerri.

Il Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (P.S.F.F.), approvato nel 2015, è redatto ai sensi dell'art. 17, della legge n. 183/1989, quale Piano Stralcio del Piano di Bacino Regionale e costituisce un approfondimento ed integrazione al Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.).

Il Proponente ha dichiarato che in corrispondenza dell'ambito di indagine non vengono segnalate aree a pericolosità idraulica e da frana e che le azioni progettuali non comporterebbero un incremento dei rischi idrogeologici del territorio rispetto alle previsioni del PRP vigente né si rilevano incoerenze con gli obiettivi del PAI (e del PSFF in quanto approfondimento ed integrazione al PAI relativamente alla parte idraulica).

Il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (P.G.R.A.), previsto dalla Direttiva 2007/60/CE e dal D.lgs. 49/2010 e approvato nel 2016, è finalizzato alla riduzione delle conseguenze negative sulla salute umana, sull'ambiente e sulla società derivanti dalle alluvioni.

Il Proponente ha dichiarato altresì che in corrispondenza dell'ambito di indagine non vengono segnalate aree a pericolosità da alluvioni e che le azioni progettuali non comporterebbero un incremento dei rischi idrogeologici del territorio rispetto alle previsioni del PRP vigente né si rilevano incoerenze con gli obiettivi del PGRA.

Piani e programmi di livello comunale

Il Proponente ha dichiarato che dalla consultazione del Piano si evidenzia che il progetto rientra nelle seguenti zone:

- Zona G1 per servizi generali relativamente alla Banchina S. Agostino: in detta zona sono ammesse le destinazioni a servizi, impianti ed attrezzature di interesse generale
- Zona GT per attrezzature tecnologiche specializzate relativamente al Molo Sabauda.

Le azioni progettuali non sono in contrasto le destinazioni d'uso del PUC e con gli indirizzi programmatici di cui alla Deliberazione sopra citata.

Effetti su Atmosfera

Il Proponente ha dichiarato che l'unico superamento registrato dei valori limite stabiliti dal D.lgs. 155/2010 per gli inquinanti diversi dall'ozono è il superamento della media giornaliera del PM10 nell'agglomerato di Cagliari che il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) del comune di Cagliari persegue l'obiettivo generale di riduzione della CO2 emessa rispetto all'anno base (2009) del 25,98%.

Secondo il Proponente lo stralcio dei due denti di ormeggio nel Molo Sabauda interno avrà ripercussioni positive sulla qualità dell'aria della zona del Porto Vecchio in quanto non si avrà un incremento del traffico navale nell'ambito di indagine, come invece era previsto dal vecchio PRP. Le emissioni prodotte nell'area portuale (che derivano principalmente dalla combustione dei motori delle navi) si manterranno sui livelli attuali per poi andare a diminuire, a seguito del trasferimento di tutti i traffici commerciali nel Terminal dell'avamposto ovest del Porto Canale di Cagliari.

Per quanto riguarda il progetto nella zona D "Aree per attività a supporto della nautica da diporto e turistico ricettivi" alla restante parte della Calata S. Agostino, **Il Proponente ha dichiarato** che l'impatto sulla componente atmosfera rimanga sostanzialmente invariato rispetto alle previsioni del PRP vigente in quanto il numero di ormeggi previsti dalle Norme di Attuazione del PRP, pari a circa 300 imbarcazioni, non subisce variazioni aumentando di 26 unità rispetto alle attuali 116.

Il Proponente ha dichiarato che le azioni progettuali non comporteranno un incremento dei consumi energetici.

Inoltre, il progetto stesso rientra nel numero di ormeggi massimo consentito dal PRP vigente nella Zona D destinata al diporto; pertanto, il numero di imbarcazioni da diporto che avrà accesso alla marina e che usufruirà dei servizi messi a disposizione dal porto turistico, tra i quali la fornitura di energia elettrica, rimane sostanzialmente invariato.

Per quanto riguarda la previsione di demolire l'edificio ubicato nel Molo Sanità e di ricostruire, al suo posto, un Centro Servizi, è da evidenziare l'integrazione di tecnologie di risparmio energetico e l'approvvigionamento da fonti rinnovabili, nel rispetto della normativa comunitaria, nazionale e regionale vigente in materia e in linea con dell'art. 8 degli Indirizzi Normativi per il PRP del Rapporto Ambientale del Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) vigente.

Impatto sulla qualità dell'aria del traffico navale

Il Proponente ha dichiarato che per quanto concerne lo specchio acqueo interessato dall'intervento proposto, si andrà ad eliminare lo stazionamento e la manovra delle navi Cargo e passeggeri RO-RO, oltre allo stazionamento e manovra dei rimorchiatori necessari per le operazioni di attracco e partenza delle suddette. Tali operazioni saranno dirottate nella testata del Molo Sabauda, esternamente all'area interessata dal progetto.

Si realizzeranno 26 nuovi attracchi per imbarcazioni da diporto e navi da diporto (yacht e megayacht). In particolare, essi saranno così suddivisi:

- 4 posti barca per navi da diporto di lunghezza 80 m;
- 1 posto barca per navi da diporto di lunghezza 60 m;
- 3 posti barca per navi da diporto di lunghezza 50 m
- 11 posti barca per navi da diporto di lunghezza 40 m;
- 4 posti barca per navi da diporto di lunghezza 30 m;
- 2 posti barca per navi da diporto di lunghezza 25 m;
- 1 posto barca per imbarcazioni da diporto di lunghezza 20 m;

Tali imbarcazioni avranno un impatto sulla qualità dell'aria solamente nelle loro fasi di manovra, in quanto una volta attraccate saranno collegate a colonnine di alimentazione elettrica, spegnendo i motori a bordo ed evitando conseguentemente emissioni ad essi collegate.

Emissione di polveri

Il Proponente ha dichiarato che durante la fase di cantiere, l'utilizzo di mezzi pesanti per la movimentazione dei materiali potrebbe causare un aumento temporaneo delle emissioni di polveri nell'atmosfera. Tuttavia, queste emissioni saranno molto contenute in quanto le lavorazioni previste si svolgeranno in un'area sufficientemente distante da qualsiasi ricettore.

Inoltre, gli impatti ambientali causati da queste emissioni hanno un carattere temporaneo, cioè cessano una volta terminata la fase di cantiere. Questo significa che non ci sarà un impatto a lungo termine sulla qualità dell'aria.

Durante la fase di esercizio, che è la fase in cui la struttura costruita è in uso, non sono previste interferenze ambientali. Questo perché non ci sarà alcuna modifica sostanziale dello stato della qualità dell'aria rispetto a prima dell'inizio dei lavori (ante-operam). In altre parole, l'aria avrà la stessa qualità di prima della costruzione.

Effetti sul clima acustico

Per la valutazione sul clima acustico è stata redatta una specifica **RELAZIONE DI VALUTAZIONE DI IMPATTO ACUSTICO**.

Il Proponente ha dichiarato che al fine di confermare lo stato del rumore ambientale come ricavato dalla Relazione al Piano di Classificazione acustica Comunale sono state effettuate rilevazioni strumentali presso due punti recettori (P1 e P2) finalizzate alla caratterizzazione nell'arco delle 24 ore. La posizione dei punti è stata scelta in modo da poter avere una rappresentazione del livello sonoro presente attualmente all'interno dell'area portuale nelle zone che saranno oggetto di intervento. Il punto P1 è stato posizionato nei pressi del varco di imbarco mentre il punto P2 è stato posizionato nei pressi dell'attuale stazione marittima che sarà la localizzazione del futuro centro servizi e struttura ricettiva.

Nella relazione allegata vengono presentati i risultati ottenuti dal modello di calcolo previsionale sviluppato secondo la Norma tecnica ISO 9613-2, per la fase di esercizio, considerando le emissioni delle sorgenti sonore previste e le loro distanze dei punti di calcolo, al fine di valutare l'impatto acustico dell'intervento di riqualificazione del molo Sanità durante il periodo diurno e notturno.

Il Proponente espone le valutazioni previsionali del rumore indicando che sia per il periodo diurno (06:00-22:00) sia per il periodo notturno (22:00-06:00) i livelli di immissione e differenziali previsti risultano conformi ai valori limite disposti dalla classificazione acustica del territorio comunale.

In conclusione, **secondo il Proponente** i risultati del modello di calcolo indicano che l'intervento di riqualificazione non comporterà una modifica sostanziale dei livelli di rumore ambientale né supererà i valori limite di immissione relativi alla zona acustica ospite e che non si ravvisano particolari criticità sul clima acustico imputabili all'attuazione del progetto rispetto alle previsioni del PRP è anzi prevedibile un miglioramento del clima acustico sui quartieri che si affacciano sul porto storico di Cagliari

Previsione dell'impatto acustico nella fase di cantiere

Il Proponente ha dichiarato che l'allegata Valutazione previsionale riporta i risultati del modello di calcolo secondo la norma ISO 9613-2 per la fase di cantiere di un intervento di riqualificazione del molo Sanità, che prevede la realizzazione di una struttura turistico-ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino.

ID_VIP 10608: Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

La Relazione sottolinea che generalmente i cantieri edili che implicano attività di scavo, movimento terra e demolizione possono temporaneamente e localmente modificare i livelli di pressione sonora preesistenti. Ciò può causare il superamento dei livelli differenziali, il che deve essere verificato prima dell'avvio delle attività di cantiere.

In relazione alle vibrazioni, nella documentazione esaminata, non risultano presenti valutazioni atte a prevedere l'effettiva significatività dell'impatto atteso per tale componente ambientale. Pertanto il Proponente dovrà, in fase di progettazione esecutiva, effettuare uno studio previsionale, almeno per la fase di cantiere, delle accelerazioni indotte dalle lavorazioni previste e degli impatti in merito al possibile disturbo alle popolazioni e danno agli edifici, secondo le indicazioni della normativa di settore più recente. Come risultato dello studio, in caso emergesse la necessità, dovrà essere prevista nel PMA una campagna di rilievi e dovranno essere indicate le azioni di mitigazione necessarie.

Effetti su Sistema idrico, suolo e sottosuolo

Il Proponente ha dichiarato che l'impatto sulla qualità di suolo e sottosuolo imputabili al potenziale inquinamento di sorgenti puntuali (mezzi di cantiere) si valuta non significativo in quanto per i mezzi di cantiere sono previste procedure di revisione e manutenzione che, laddove seguite, garantiscono di per sé l'efficienza dei mezzi stessi e l'assenza di particolari perdite o rilasci di materiali e liquidi.

Relativamente alla fase di esercizio, le modifiche apportate dal progetto avranno delle ripercussioni positive sulla qualità delle acque marino costiere prospicienti il Porto Vecchio. Lo stralcio di punti di ormeggio per le navi si traduce infatti in una diminuzione del traffico di navi passeggeri nell'ambito di indagine con conseguente minore risospensione del sedimento (con potenziale migrazione di contaminanti dalla fase solida alla fase liquida) causato dal passaggio delle navi.

E' stato evidenziato che in fase di gestione dell'approdo turistico si potrebbero verificare:

- sversamenti accidentali in acqua di idrocarburi, quali benzina, gasolio e olio motore;
- sversamenti delle sentine in mare;
- inquinamento dovuto all'impiego di vernici antivegetative;
- inquinamento da detersivi ed additivi chimici.

Trattasi di impatti collegabili a situazioni eccezionali ed imprevedibili (incidenti, comportamenti scorretti, attività non consentite, disfunzioni o mal funzionamenti di servizi) che potranno essere limitati attraverso attività di controllo e di assistenza ai diportisti da parte degli operatori/addetti dell'ambito portuale.

Tra gli aspetti che dovranno inoltre essere presi in considerazione in fase di progettazione dell'approdo turistico per l'ormeggio di imbarcazioni da diporto e del nuovo centro servizi nella zona D del PRP vi sono la gestione delle acque reflue (smaltimento delle acque reflue del nuovo centro servizi, smaltimento delle acque nere e di sentina provenienti dalle imbarcazioni ormeggiate) e l'approvvigionamento idrico (sia del centro servizi che delle imbarcazioni ormeggiate mediante colonnine di erogazione). In tal senso, in fase di progettazione degli interventi dovranno essere adottate le misure necessarie al fine di garantire la tutela quali – quantitativa del bene "acqua" in quanto risorsa limitata di alto valore ambientale, culturale ed economico.

Rispetto alla gestione delle acque reflue, la progettazione degli impianti e la gestione dei reflui, comprende anche la gestione delle acque di sentina, ed avvengono a protezione e a tutela dei corpi idrici superficiali, delle acque sotterranee e delle acque marino - costiere nonché nel rispetto delle normative vigenti in materia (D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., D. Lgs. 24 giugno 2003, n. 18 "Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli

ID_VIP 10608: Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico” e Piano di Tutela delle Acque Regionale).

Valgono quindi le indicazioni di cui all’art. 4 degli Indirizzi Normativi per il PRP del Rapporto Ambientale del Piano Regolatore Portuale (P.R.P.).

Le azioni progettuali non comportano un incremento del rischio di alterazione della qualità dei corpi idrici superficiali rispetto allo stato attuale. L’ambito di indagine, ricadendo all’interno dell’area portuale di Cagliari, non rientra entro il perimetro di aree protette.

Il Proponente ha dichiarato altresì che relazione geologica allegata al progetto descrive il modello geologico e geotecnico del sedime individuato per la realizzazione di una struttura alberghiera.

Le potenziali interazioni con il suolo e il sottosuolo sono principalmente dovute all’occupazione temporanea del sito durante la fase di cantiere, per l’allocazione delle attrezzature e le attività di lavorazione previste. Tuttavia, questo impatto è di natura temporanea e, una volta terminati i lavori, le condizioni iniziali del sito verranno ripristinate.

Riguardo alla fase operativa d’esercizio, il progetto prevede una serie di interventi distribuiti all’interno del porto di Cagliari e non richiede l’acquisizione di ulteriori aree rispetto a quelle già coinvolte dal porto stesso, né presenta interferenze particolari con il sottosuolo, se non per quanto strettamente necessario per la costruzione prevista. L’area in questione si trova all’interno del centro abitato, quindi anche in termini di quantità di suolo utilizzato e di sensibilità del territorio, l’impatto può essere considerato basso e poco significativo.

Uno degli aspetti considerati nell’analisi è la stabilità della costa. La stabilità della costa si riferisce alla sua capacità di resistere all’erosione e ai cambiamenti strutturali. In questo contesto, il progetto è di non prevede azioni che possano minacciare questa stabilità, come la rimozione o l’aggiunta di grandi quantità di terreno.

Effetti su Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

Il Proponente ha dichiarato che nell’ambito della ricognizione degli ambiti di interesse naturalistico, è stata verificata la presenza di aree sottoposte a tutela ambientale in base alla normativa comunitaria, nazionale e regionale nell’area vasta in prossimità del Porto di Cagliari. La verifica effettuata ha evidenziato che l’area di progetto non rientra all’interno di Siti delle Rete Natura 2000 e non ricade all’interno di aree protette ai sensi della L. 394/91.

Dall’analisi del contesto ambientale effettuata è emerso che l’ambito progettuale non presenta valenze di particolare rilievo dal punto di vista naturalistico, in linea con la realtà portuale in genere.

Analisi condotte negli anni passati nelle zone perimetrali al Molo Ichnusa dimostrano che il Porto di Cagliari rappresenta un sistema “semi naturale” complesso, dove le principali forme di biodiversità si riscontrano fondamentalmente nel fouling (accumulo e deposito di organismi viventi, animali e vegetali, o di altri materiali su superfici dure) e in minore quantità nel benthos.

Le modifiche apportate dal progetto non comportano un incremento degli impatti nei confronti della componente vegetazione, flora fauna ed ecosistemi, sia in riferimento alla fase di cantiere che a quella di esercizio.

Effetti sulla Rete Natura 2000

Il Proponente ha dichiarato il più vicino sito della Rete Natura 2000 è il SIC ITB 040023 che dista oltre 750 m. Il Piano di Gestione del SIC ITB 040023 “Stagno di Cagliari, Saline di Macchiareddu, Laguna di Santa

ID_VIP 10608: Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

Gilla” è stato approvato Regione Sardegna – Assessorato della Difesa dell’Ambiente con Determinazione n. 71 del 30 luglio 2008.

L’ambito di indagine è esterno al perimetro del Sito, non interferisce direttamente con gli habitat di interesse comunitario della ZSC/ZPS ITB040023 e il progetto non è in contrasto con gli obiettivi del Piano di Gestione.

Effetti su Paesaggio e patrimonio storico, architettonico e archeologico

Il Proponente ha dichiarato che le modifiche apportate dal progetto sono finalizzate alla riqualificazione parziale del Porto Vecchio e ad un migliore sfruttamento delle opere marittime e dello specchio acqueo compreso tra il Molo Sabauda e lo sporgente Sanità. Il progetto non prevede l’introduzione di nuovi ingombri o funzioni portuali, ma comporta esclusivamente la riqualificazione e ripermetrazione di quanto esistente per poter fruire in maniera ottimale dello specchio acqueo sopra citato per l’ormeggio di imbarcazioni da diporto.

Inserimento visivo dell'opera nel contesto locale

Il Proponente ha dichiarato che il posizionamento di un pontone galleggiante per le navi commerciali in corrispondenza del Molo Sabauda interno non ha un’incidenza significativa negativa sulla componente paesaggio.

La proposta progettuale, secondo **il Proponente** risponde ai requisiti/concetti di qualità, innovazione, sostenibilità, coerenza con le specificità e le matrici storiche del luogo e con le peculiarità del paesaggio locale.

Interferenza con il centro storico o con aree di importanza storica o artistica

Il Proponente ha dichiarato che il progetto tiene in considerazione le aree di importanza storica e artistica del centro storico di Cagliari. La relazione redatta per il progetto analizza le componenti paesistico-ambientali dell’ambito interessato e gli effetti sulle stesse delle soluzioni di progetto adottate e che sono state prese in considerazione le necessarie misure di tutela e compatibilità per evitare interferenze con le aree di importanza storica o artistica.

Interferenza con il potenziale archeologico

Il Proponente ha dichiarato che l’area del Porto di Cagliari è stata oggetto di interventi di riempimento e modifiche del paesaggio e che le operazioni compiute nei nuovi spazi e in quelli storici hanno comportato una profonda modifica dei luoghi già esistenti, con la sparizione degli antichi profili di costa, la cancellazione delle vecchie strade e la realizzazione di nuove percorrenze.

Effetti sulla salute pubblica - Rischi per le persone

Il Proponente ha dichiarato che all’analisi del progetto non sono ipotizzabili incrementi di rischi per la salute umana. Vengono adottate precauzioni per garantire la sicurezza degli operatori sul cantiere, seguendo le regole della tecnica costruttiva e dell’organizzazione del cantiere. Per garantire la sicurezza dei lavoratori e degli utenti dell’area portuale durante le fasi di cantiere, verranno identificate con precisione le aree di stoccaggio, le zone di ingresso e uscita dei mezzi di lavoro.

Gestione di materiali di risulta di cantiere

Il Proponente ha dichiarato che la gestione delle materie avverrà in conformità alla normativa vigente, con particolare riferimento a vari decreti ministeriali e leggi in materia ambientale. Il progetto comprende la realizzazione di un nuovo Centro Servizi, la risistemazione dello spazio esterno dell’area del Porto Storico e la riorganizzazione del sistema di attracco per imbarcazioni da diporto. I materiali di risulta saranno accantonati

ID_VIP 10608: Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

temporaneamente in aree di cantiere adeguatamente protette e separate per evitare commistioni, trasportati e conferiti a discarica autorizzata.

Sistema infrastrutturale- Effetti sulla mobilità: traffico marittimo e veicolare

Il Proponente ha dichiarato che l'intensità del traffico sulla Calata Sant'Agostino non sarà influenzata dalla realizzazione dell'intervento proposto.

Dopo l'intervento proposto, ci saranno cambiamenti radicali nella configurazione viaria dell'area portuale. La Calata Sant'Agostino manterrà la sua conformazione e funzionamento attuali, mentre la Calata Azuni perderà le sue corsie carrabili e i parcheggi. Il Molo Sanità perderà la sua corsia carrabile e i parcheggi, così come la Calata Via Roma perderà le corsie carrabili, i parcheggi e le corsie di servizio.

È stato analizzato il movimento veicolare sulla Calata Sant'Agostino, che ospita le operazioni di imbarco e sbarco dei veicoli dalle navi RO-RO e Cargo. Attualmente, l'area portuale consente l'accesso ai veicoli a tre moli: Sabauda interno, Sabauda esterno e Sabauda esterno dente.

L'analisi dei traffici veicolari nel periodo da luglio a novembre 2022 ha rilevato un movimento veicolare complessivo di 36'213 veicoli, corrispondente a un TGM di 236 veicoli per le operazioni di imbarco e sbarco delle imbarcazioni sulla Calata Sant'Agostino. Non è previsto che l'intensità del traffico venga modificata dalla realizzazione dell'intervento proposto.

Viabilità nella fase di cantiere

Il Proponente ha dichiarato che per garantire la sicurezza dei lavoratori e degli utenti dell'area portuale durante le fasi di cantiere, verranno identificate con precisione le zone di ingresso e uscita dei mezzi di lavoro.

Il cantiere sarà recintato con reti metalliche a norma di legge e le aree d'accesso e d'uscita dei mezzi pesanti saranno monitorate da personale preposto. Saranno mantenuti i marciapiedi esistenti esternamente alle aree di cantiere, garantendo la viabilità pedonale.

Essendo strettamente correlati alle attività di cantiere; per questi già in fase di realizzazione sono previsti degli accorgimenti atti a mitigarne l'entità, come verrà analizzato nel capitolo successivo. Per questi motivi si ritiene che la tipologia e l'intensità degli impatti sulle varie componenti di natura ambientale siano da considerarsi non significative. Tuttavia, è importante notare che la produzione di rifiuti è classificata come media durante la fase di cantiere. Questo indica la necessità di un'attenta gestione dei rifiuti durante la costruzione per evitare danni ambientali.

Gli effetti positivi riguardano principalmente i risultati attesi dell'attività propria di realizzazione dell'opera. Un'altra componente che sicuramente registrerà un impatto positivo è quella economica: la riqualificazione di quest'area del Porto di Cagliari mira a favorirne la fruizione e a confermare la sua importanza strategica dal punto di vista del turismo sardo.

MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI

Il Proponente ha dichiarato che per minimizzare gli eventuali impatti ambientali, sono state previste diverse azioni. Tra queste, è stato previsto che:

- La realizzazione di strutture che assicurino una facile ed economica manutenzione, progettate nell'ottica del contenimento dei consumi energetici e della tutela ambientale.*
- L'abbattimento delle barriere architettoniche secondo i principi di Universal Design.*

ID_VIP 10608: Riqualficazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

- Una particolare attenzione all'accoglienza e alla gradevolezza degli spazi di collegamento con il centro urbano prospiciente. Si prevede anche l'utilizzo di materiali sostenibili e la riduzione dell'impatto ambientale dell'edificio durante tutto il ciclo di vita.
- La realizzazione di ampie aree verdi lungo tutte le banchine, con alberature diffuse e elementi di verde organizzato a cumuli e/o collinette. Questo contribuirà alla mitigazione del rumore dell'area del Porto Storico verso e dalla Via Roma e dal Lungomare New York 11 settembre.
- Il rispetto dei Criteri Ambientali Minimi (CAM) e dei criteri di sostenibilità energetica e ambientale nelle norme di appalto.
- L'utilizzo di materiali riciclati o provenienti da fonti sostenibili nella pavimentazione e nell'arredo urbano.
- La progettazione e realizzazione di sistemi di illuminazione a basso consumo energetico, come le lampade a LED certificate.
- La creazione di spazi e infrastrutture ecologiche per migliorare la qualità dell'ambiente urbano e mitigare gli impatti negativi.

Per minimizzare gli impatti durante l'esecuzione del progetto, sono state valutate le seguenti misure:

- Vengono adottate precauzioni per garantire la sicurezza degli operatori sul cantiere, seguendo le regole della tecnica costruttiva e dell'organizzazione del cantiere.
- I mezzi utilizzati per gli scavi sono di tecnologia avanzata e dotati di meccanismi per ridurre l'inquinamento acustico e atmosferico.
- Prima di iniziare gli scavi, viene effettuata un'operazione di bonifica bellica per garantire la sicurezza dell'area.
- Durante le fasi di cantiere, viene prestata particolare attenzione al contenimento delle emissioni di polveri in atmosfera, mantenendo i cumuli di materiale di scavo umidi e coperti da teloni e lavando le ruote degli automezzi in uscita.

Viene organizzato il trasporto dei materiali provenienti dagli scavi secondo itinerari concordati con i responsabili del traffico dell'Amministrazione, al fine di ridurre gli impatti sul traffico.

- Per quanto riguarda i materiali terrosi e rocciosi di risulta, si cerca di riutilizzarli parzialmente per drenaggi di opere a verde o riempimenti di scavi di fondazione, seguendo le normative vigenti. Qualora non sia possibile riutilizzarli, vengono smaltiti in modo appropriato.

Per minimizzare gli impatti, vengono adottate diverse azioni durante la gestione dei materiali di risulta. Alcune di queste azioni includono:

- L'installazione di unità di decontaminazione a comparti stagni per la rimozione di coperture in cemento-amianto, con monitoraggio delle fibre aerodisperse per valutare l'esposizione.
 - Trattamento preliminare dei manufatti di amianto con prodotto incapsulante/umidificante prima della rimozione.
 - Utilizzo di automezzi dedicati per il trasporto dei materiali di risulta, evitando la commistione con altri materiali da demolizione.
 - Tenuta di registri e comunicazioni agli enti competenti secondo la normativa vigente.
 - Utilizzo di automezzi omologati e rispetto della normativa vigente per le operazioni di trasporto dei rifiuti.
 - Differenziazione degli itinerari in base agli orari e ai livelli di traffico.
 - Sorveglianza dell'uscita dei mezzi dall'area di cantiere per evitare pericoli e intralci alla circolazione.
- Queste azioni sono volte a garantire una gestione corretta dei materiali di risulta e a ridurre gli impatti ambientali”.

A seguito del sopralluogo dell'8 febbraio 2024 sono state inviate le seguenti integrazioni spontanee:

- **Definizione più dettagliata nel contesto del Piano Regolatore Portuale:**
- Sovrapposizione con altri progetti in corso
- Riorganizzazione delle aree di parcheggio
- Scelta progettuale rispetto le aree verdi
- Gestione delle acque meteoriche di prima pioggia

ID_VIP 10608: Riqualficazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

Inoltre, **il proponente ha dichiarato che** “nel corso dell'esame degli ambiti di interesse ecologico, è stata confermata la mancanza di zone soggette a protezione ambientale, conformemente alle leggi dell'Unione Europea, nazionali e regionali, nell'area destinata al progetto all'interno del Porto di Cagliari. L'analisi condotta ha rilevato che il sito esaminato non è compreso né si trova all'interno di aree tutelate secondo la Legge 394/91. Tuttavia, considerata la prossimità di vari Siti appartenenti alla Rete Natura 2000, si è proceduto con uno Screening di Valutazione di Incidenza Ambientale (V.Inc.A) seguendo le procedure stabilite dalle direttive regionali per la Valutazione di impatto ambientale”.

Nello specifico, in relazione alla “Definizione più dettagliata nel contesto del Piano Regolatore Portuale”, **il proponente ha dichiarato** che il Porto di Cagliari, con i suoi 5 ormeggi per navi con rampa poppiera (RO-RO e RO-RO – pax), utilizzati al 14,24% nel 2019, è adeguato alle attuali esigenze di traffico portuale.

Tuttavia, uno di questi ormeggi (Molo Sabauda interno) è poco utilizzato a causa di vari problemi strutturali.

Inizialmente, il P.R.P. aveva previsto la creazione di un centro intermodale sul Molo Sabauda, in vista di un aumento del traffico passeggeri su navi RO-RO. Tuttavia, questo aumento non si è verificato, principalmente a causa della concorrenza dell'industria aerea e della scarsa competitività dei costi delle rotte marittime offerte dal Porto di Cagliari rispetto ai porti di Olbia e Porto Torres. Il traffico passeggeri nel Porto di Cagliari è lontano dalle previsioni del P.R.P. e dai numeri dei passeggeri di Olbia e Porto Torres. Di conseguenza, il traffico che prima era RO-RO – pax è diventato principalmente solo RORO a causa della specializzazione delle navi e del fatto che l'hinterland cagliaritano rappresenta il 70% dell'economia sarda.

Per questo motivo, l'Autorità Portuale ha realizzato una modifica al P.R.P. che prevede il trasferimento di tutti i traffici commerciali (RO-RO) nel Terminal che sarà realizzato nell'avamposto ovest del Porto Canale di Cagliari. Questo nuovo Terminal, attualmente in costruzione con fondi PNRR, includerà 6 ormeggi per navi RO-RO di ultima generazione e piazzali per la sosta di almeno 1.200 semirimorchi.

Con la realizzazione delle opere del presente intervento si andrà a realizzare la modifica degli schemi di ormeggio del Molo Sabauda Interno secondo quanto esposto negli elaborati progettuali e relazionali, attraverso anche la realizzazione di un nuovo pontone di attracco per il dirottamento degli attracchi delle navi RO-RO verso la testa del Molo Sabauda Interno, ad oltre 200 m dalla sua radice. Inoltre, la destinazione alla nautica da diporto della calata Sant'Agostino determinerà l'allontanamento dalla medesima dei rimorchiatori, che attualmente la utilizzano per il loro ormeggio.

Durante il periodo di cantiere, considerando la necessità del posizionamento di nuovi corpi morti, catene madri e catene per la realizzazione dei 26 nuovi ormeggi per imbarcazioni per la nautica da diporto, il traffico marittimo sarà interdetto nello specchio acqueo compreso tra il Molo Sabauda Interno, la Calata Sant'Agostino ed il Molo Sanità per tutta la durata dei lavori.

Lo spostamento del punto d'attracco del Molo Sabauda interno verso la testa del Molo stesso non comporterà un'intensificazione del volume di traffico navale RO-RO su questa porzione di molo, ma ne consentirà lo svolgimento in migliori condizioni di sicurezza.

Dal cronoprogramma presentato nel capitolo 3.6 del SIA, si possono trarre le seguenti osservazioni:

- al momento dell'apertura del cantiere, e per tutto il suo sviluppo (2 anni), dall'area di progetto (compresa tra Molo Sabauda Interno e Calata Sant'Agostino) saranno integralmente eliminati i traffici navali legati alle navi RO-RO e ai rimorchiatori, sia in manovra che in stazionamento;

- nel medesimo periodo, si manterrà il volume di traffico veicolare insistente sulla Calata Sant'Agostino, legato alle operazioni di imbarco e sbarco delle navi attraccanti sul restante Molo Sabauda Esterno e sul Molo Rinascita. Sarà invece integralmente interdetto lo stazionamento nelle aree parcheggio della medesima Calata, le quali saranno occupate dai mezzi di cantiere;

ID_VIP 10608: Riqualficazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

- a seguito della realizzazione dell'intervento (stimata a fine 2026), sarà ripresa con la medesima intensità (che si aveva prima dell'apertura del cantiere) il traffico navale RO-RO, sebbene dirottato verso la testa del Molo Sabauda Interno (e, quindi, con l'allontanamento delle banchine), mentre non riprenderanno le operazioni di stazionamento e manovra dei rimorchiatori sulla Calata Sant'Agostino.

Sarà presente, invece, il traffico legato alla nautica da diporto; - al momento del completamento dell'avamposto del Porto Canale (stimata a fine 2027), secondo quanto previsto dal P.R.P., dall'area di intervento andranno ad eliminarsi le componenti di traffico delle navi RO-RO e del relativo traffico veicolare legato alle operazioni di imbarco e sbarco sul Molo Sabauda. Sarà invece mantenuto il solo traffico veicolare legato alle attività crocieristiche sul Molo Rinascita, attualmente misto al traffico RO-RO.

Tutti questi passaggi e le previsioni sono stati considerati nel P.R.P., nelle necessarie A.T.F. e sono alla base delle scelte progettuali concordate con la ADSP.

In relazione invece alla possibilità di cumulo/sovrapposizione con altri progetti in corso:

Da riunione avvenuta con l'impresa esecutrice dell'intervento in fase di realizzazione sulla Via Roma denominato "UNA PROMENADE VERDE PER IL WATERFRONT DI CAGLIARI" realizzato assieme all'intervento di "RIQUALIFICAZIONE DELLA PIAZZA MATTEOTTI", tali opere dovrebbero concludersi ad Ottobre 2024. Per quanto concerne l'intervento da Voi citato riguardo alla realizzazione della "METROPOLITANA LEGGERA DI CAGLIARI – COLLEGAMENTO REPUBBLICA/MATTEOTTI-STAZIONE", allo stato attuale si sta realizzando il tratto compreso tra Piazza Repubblica e Viale Cimitero, per il quale è prevista (da informazioni in nostro possesso a seguito di contatti con la Stazione Appaltante ARST) la conclusione ad Aprile 2024. Da quel momento, per arrivare all'inizio del tratto su Via Roma, dovrà realizzarsi ancora un tratto lungo circa 1,2 km. L'inizio del cantiere lungo la suddetta Via

Roma avverrà, dalle informazioni ottenute, solo a conclusione del cantiere della "PROMENADE VERDE" e dei cantieri relativi ai tratti di collegamento tra Viale Cimitero e la Via Roma stessa (di lunghezza 1,2 km), e avrà una durata prevista di 17 mesi. Alla luce di quanto sopra esposto, e come esplicitato nello schema temporale sotto allegato, il cantiere del Project Financing sull'area portuale oggetto della presente procedura presenterà una contemporaneità con i cantieri contermini di 18 mesi totali, di cui 1 con il cantiere della "PROMENADE VERDE" e "PIAZZA MATTEOTTI" e 17 con il cantiere della "METROPOLITANA LEGGERA".

In ordine alla Riorganizzazione delle aree di parcheggio, il proponente ha dichiarato che "Allo stato attuale, nell'area che sarà oggetto di lavori in concessione previsti dal Project Financing, sono presenti 321 stalli, a cui si aggiungono 4 stalli per taxi/NCC, 5 per bus turistici e 9 per scooter.

Sulla sola area di progetto, il numero di parcheggi si ridurrà a 119 stalli, a cui si aggiungeranno 4 stalli per carico/scarico di merci ed utenti del Centro Servizi. Saranno mantenuti, invece, gli stalli a pagamento della concessione "APCOA", in numero di 120, sempre destinati ad uso pubblico.

Si rappresenta, inoltre, che le aree della calata S. Agostino e della calata Via Roma sono attualmente oggetto di sosta indiscriminata (specie nelle ore notturne del fine settimana) con occupazione non solo di parcheggi destinati ad altri veicoli (ad esempio, taxi e bus) ma anche di intere corsie e marciapiedi. Ulteriormente, poiché i percorsi viari e le aree di sosta rientrano all'interno delle aree del Demanio Marittimo, tali aree dovrebbero essere riservate esclusivamente all'utenza portuale, a differenza di quanto avviene al momento. Pertanto, anche l'attuale utilizzo "improprio" delle aree portuali verrà sanato con l'esecuzione del presente intervento.

In ordine alla Scelta progettuale rispetto le aree verdi, il proponente ha dichiarato che le pregevoli piantumazioni in esse presenti (palme di S. Pietro e palme Washingtonia) da oltre un ventennio potrebbero non sopportare il trapianto nell'aiuola a quota piano di campagna (circa 1,50 metri inferiore). Pertanto, dal

ID_VIP 10608: Riqualficazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

punto di vista percettivo non cambia nella sostanza quanto presente attualmente, fatta eccezione per la visuale "verde" al posto della "grigia" dell'asfalto.

In ordine alla Gestione delle acque meteoriche di prima pioggia, il proponente ha dichiarato che: Tutte le banchine del Porto nelle aree oggetto dell'intervento (calata S. Agostino, calata Azuni e calata via Roma) sono realizzate da decenni (risultano anche nelle foto aeree del geoportale degli anni 1940-1950). L'Autorità Portuale è stata istituita nel 1994. Pertanto, nelle aree non sono presenti impianti di trattamento delle acque di prima pioggia. Si rappresenta, in ogni caso, che le aree della calata S. Agostino destinate, attualmente e nell'intervento di cui trattasi, a parcheggio sono pari a circa 880 mq e, pertanto, inferiori ai 1.000 mq previsti dalla DGR n.69/25 del 10.12.2008. Nelle aree dell'attuale passeggiata della via Roma, incluso il Molo Sanità, le acque meteoriche dilavano a mare con la pendenza delle pavimentazioni. Con l'intervento si rappresenta che sarà consentito l'accesso sul Molo Sanità solo a vetture elettriche dirette alla struttura senza possibilità di parcheggio, se non temporaneo (per carico/scarico). Pertanto, verrà migliorato, rispetto allo stato attuale, anche detto aspetto.

In ordine alla Screening di V.Inc.A., il Proponente ha dichiarato che:

Nell'ambito della ricognizione degli ambiti di interesse naturalistico, è stata verificata l'eventuale presenza di aree sottoposte a tutela ambientale in base alla normativa comunitaria, nazionale e regionale in corrispondenza dell'area progettuale all'interno del Porto di Cagliari. La verifica effettuata ha evidenziato che l'area di indagine non rientra all'interno di Siti delle Rete Natura 2000 e non ricade all'interno di aree protette ai sensi della L. 394/91 e della L.R.31/89.

L'intorno ove insiste l'ambito di intervento presenta molteplici valenze di natura paesaggistico – ambientale ed è sottoposto a diverse forme di tutela. La Rete Europea di Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) conta nella fascia costiera del territorio comunale di Cagliari 4 ZSC e 2 ZPS di seguito elencati:

- ZSC ITB040022 "Stagno di Molentargius e territori limitrofi";
- ZSC ITB040023 "Stagno di Cagliari, Saline di Macchiareddu, Laguna di Santa Gilla";
- ZSC ITB042242 "Torre del Poetto"
- ZSC ITB042243 "Monte Sant'Elia, Cala Mosca e Cala Fighera";
- ZPS ITB044002 "Saline di Molentargius";
- ZPS ITB044003 "Stagno di Cagliari".

Il proponente conclude che lo screening di VINCA eseguito, non evidenzia impatti significativi che pregiudichino la conservazione degli habitat o delle specie presenti nei siti Natura 2000 in questione.

I risultati indicano chiaramente che non sono state rilevate incidenze negative che precludano l'avanzamento dell'iniziativa presa in esame, permettendo dunque che questa prosegua nel pieno rispetto dell'integrità ecologica dei siti Natura 2000".

La Commissione, rilevato quanto sopra ha valutato e ritenuto che:

- lo studio effettuato, alla luce delle integrazioni fornite, è ragionevolmente completo e la proposta di misure di mitigazioni è efficace;
- che le analisi effettuate sono coerenti e non si ravvisano impatti negati sull'ambiente;

VALUTATO E CONSIDERATO altresì:

- La compatibilità dell'intervento oggetto di progettazione con gli strumenti urbanistici e di pianificazione territoriale vigenti verificata già in procedura V.A.S del P.R.P. in cui è stato dimostrato che la realizzazione dell'intervento non comporta significative alterazioni delle diverse componenti ambientali e paesaggistiche (tutte le componenti di seguito riportate sono state esaminate nella procedura di V.A.S. del P.R.P.);
- La coerenza del progetto con il Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) appare confermata dai dati presentati e dal parere della Regione Sardegna che indicata il progetto come rispondente appieno alle prerogative del Piano Regolatore Portuale e al suo Adeguamento Tecnico Funzionale. **La Commissione rileva come, anche a seguito del sopralluogo svolto, lo stato attuale della costruzione esistente sia in condizioni precarie, abbandonata e potenzialmente foriera di problemi ambientali e sanitari e pertanto la sua demolizione/rimozione appare molto urgente. Alla luce di quanto sopra, la realizzazione dell'opera e la creazione di nuove isole e spazi verdi appare certamente in grado di riqualificare e migliorare la qualità ambientale e salubrità dell'area.**
- Secondo le previsioni del P.R.P., le zone interessate dal progetto ricadono nel Porto Vecchio di Cagliari e sono individuate dal Piano Regolatore Portuale con la lettera "D" - "Aree per attività a supporto della nautica da diporto e turistico ricettive" e con la lettera "E" - "Terminal passeggeri, RO.RO e servizi portuali". In particolare, di quest'ultima zona sono interessate le sottozone "E2", destinata a "Dogana, Direzione Marittima, Stazione Marittima", ed "E3" - "Aree operative a servizio delle banchine". La CTVA prende atto che le opere previste, ove idoneamente realizzate, **non interessano in modo diretto lo specchio acqueo portuale.**
- Nella "Verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)" (cfr. "Quantificazione degli impatti") a ogni componente è stato assegnato un valore di impatto sia nella fase di cantiere e di realizzazione degli interventi sia nella fase di esercizio degli stessi. **Le valutazioni che indicano la mancanza di impatti significativi e negativi e la presenza di impatti di bassa entità esclusivamente durante la realizzazione dei lavori appare condivisibile.**
- La Commissione rileva, che non è presente una componente specifica per "Mobilità e Trasporti", ma solo una componente "Viabilità". Dagli elaborati prodotti emerge che i maggiori impatti si verificano in fase di cantiere, mentre in fase di esercizio gli impatti sono da ritenersi nulli e in molti casi anche positivi. **La Commissione ritiene di poter condividere che la conclusione che gli impatti individuati sono tutti di natura temporanea. Il tema della mobilità è stato anche affrontato e discusso in occasione del sopralluogo effettuato in zona alla presenza della Autorità Portuale a Cagliari.**
- Nel sistema portuale del Porto Storico l'inserimento di 26 nuovi attracchi per imbarcazioni e navi da diporto avrà un impatto sostanzialmente nullo e l'intervento sull'area del Molo Sabauda Interno e della Calata Sant'Agostino eliminerà l'inquinamento legato alla manovra e allo stazionamento dei rimorchiatori. Negli elaborati progettuali è precisato che l'intervento non prevede lavori marittimi che possano alterare il profilo delle banchine esistenti né lavori di escavo portuale, ma la realizzazione di una piattaforma galleggiante fuori dal Porto storico, posizionata con ancoraggi sui moli esistenti. Tale soluzione appare in linea con le migliori progettualità sostenibili in ambito portuale (con riferimento ai natanti da diporto come quelli che interessano il porto storico).
- Per quanto riguarda la qualità dell'aria, il Proponente specifica che "(...) Il traffico veicolare nelle aree del Porto Storico sarà ridotto del 50%, riducendo le emissioni di particolato atmosferico inquinante. L'attracco per navi RO-RO sarà spostato dalla radice del Molo Sabauda di circa 230 m verso la bocca di Porto, eliminando l'inquinamento causato dalle manovre e dallo stazionamento sia delle navi che dei Rimorchiatori a loro servizio. L'ampliamento delle aree verdi e delle alberature, in una misura del 580%, favorirà l'assorbimento del particolato atmosferico inquinante (...)". **Tale analisi appare coerente con il quadro progettuale e appare condivisibile dalla Commissione.**
- L'inquinamento acustico, per come illustrato dal proponente non sembra porre particolari criticità. Unici elementi potenziali possono rivelarsi durante la fase di cantiere ma nella fase di esercizio, il progetto, prevedendo meno parcheggi e una diversa viabilità, determinerà una riduzione del traffico veicolare con conseguente abbattimento del livello di pressione sonora di circa 3 dB nell'area del Porto Storico. Lo spostamento degli imbarchi delle navi RO-RO comporterà una ulteriore riduzione dell'impatto sonoro. La

ID_VIP 10608: Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

realizzazione di ampie aree verdi lungo tutte le banchine contribuirà alla mitigazione del rumore dell'area del Porto Storico.

- Lo *screening* VInCA effettuato dal proponente a valle del sopralluogo anche sulla base delle indicazioni fornite dalla Commissione appare indicare la mancanza di impatti significativi e negativi sulle aree ecologicamente sensibili più prossime.
- Il Proponente, a valle del sopralluogo, ha fornito anche utili integrazioni relative ai possibili impatti cumulativi relativi alle altre opere pianificate nell'area del porto storico: "Una Promenade Verde Per Il Waterfront Di Cagliari" e la "Riqualificazione Della Piazza Matteotti". Il Proponente ha evidenziato che tali opere dovrebbero concludersi ad Ottobre 2024 e pertanto non sovrapporsi con quelle oggetto del presente parere. Per quanto riguarda la realizzazione della "Metropolitana Leggera Di Cagliari – Collegamento Repubblica/Matteotti-Stazione" il proponente ritiene di poter evitare impatti cumulativi con la predisposizione di un cronoprogramma adeguato.
- La Commissione ritiene ragionevole la conclusione del Proponente secondo il quale l'impatto ambientale dell'opera sia complessivamente trascurabile e che il progetto potrà portare miglioramenti ambientali nell'Area Portuale del Porto Storico di Cagliari.

RITENUTO che

- in merito alle incidenze del progetto sui ZSC ITB040022 "Stagno di Molentargius e territori limitrofi"; ZSC ITB040023 "Stagno di Cagliari, Saline di Macchiareddu, Laguna di Santa Gilla"; ZSC ITB042242 "Torre del Poetto"; ZSC ITB042243 "Monte Sant'Elia, Cala Mosca e Cala Fighera"; ZPS ITB044002 "Saline di Molentargius"; ZPS ITB044003 "Stagno di Cagliari", è ragionevole presupporre che la costruzione e l'esercizio delle opere non genererà effetti negativi significativi su queste componenti;

RIBADENDO che:

- il Proponente dovrà ottemperare alle condizioni ambientali di cui al parere della Regione Sardegna con prot. n. 9400 del 20/03/2024 e alle eventuali condizioni ambientali del MiC;

DATO ATTO che:

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA con la formulazione di prescrizioni, (Cons. St. 5379/2020) non rappresenta "un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di "sorveglianza ambientale", da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio";

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni indicate in premessa, sulla base del sopralluogo effettuato presso l'area di intervento, e delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento, che la "*Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari*" non determina impatti negativi significativi e pertanto si esprime parere favorevole sulla compatibilità del progetto "vincolato all'ottemperanza alle seguenti condizioni ambientali di seguito elencate:

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	Ante Operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA)
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà corredare il progetto esecutivo con un Piano di Monitoraggio Ambientale che includa una misurazione intensiva durante le attività di cantiere per polveri e rumore finalizzate alla verifica del rispetto dei valori limite normativi, le specie faunistiche individuate come specie sensibili presente nei i siti Natura 2000.</p> <p>Il PMA dovrà contenere anche le indicazioni delle ulteriori misure mitigative che si rendessero necessarie in caso di accertamento strumentale del superamento dei valori limite di legge per la fase di cantiere o che deriveranno anche dalle eventuali prescrizioni relative alle eventuali richieste di deroga ai Comuni interessati.</p>
Termine avvio V. O.	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Sardegna per la verifica di attuazione del Piano del PMA

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	Ante Operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Smaltimento dei materiali di risulta
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà definire un piano di gestione accurato dei materiali di risulta anche in esclusione dalla disciplina dei rifiuti. Il documento dovrà essere integrato da un piano specifico per l'amianto ove si riscontrasse la necessità di smaltimento di questa componente nella fase di demolizione.</p>
Termine avvio V. O.	Prima dell'inizio dei lavori
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	-

Condizione ambientale n. 3	
Macrofase	Ante Operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Mitigazioni
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> • predisporre un piano complessivo di tutte le attività di mitigazione previste con dettaglio delle diverse fasi di applicazione, partendo da quelle già indicate nel SIA; • per la rumorosità di cantiere, prima dell'avvio dei lavori, approfondire lo studio dell'impatto del rumore della fase realizzativa e indicare le eventuali misure di mitigazione da adottare in caso di superamento dei valori limite normativi, ivi compreso il ricorso allo strumento della deroga prevista dalla legge quadro sull'inquinamento acustico 26 ottobre 1995, n. 447, per le attività temporanee quali quelle di cantiere; • prima dell'avvio dei cantieri, effettuare uno studio previsionale, almeno per la fase di cantiere, delle accelerazioni indotte dalle lavorazioni previste e degli impatti in merito al possibile disturbo alle popolazioni e danno agli edifici, secondo le indicazioni della normativa di settore più recente e dovrà, in caso ne emergesse la necessità, prevedere nel PMA una campagna di rilievi e dovrà indicare le azioni di mitigazione necessarie; • potenziare il piano di mitigazione per la componente rumore e qualità dell'aria, prevedendo, a titolo di esempio, l'utilizzo di mezzi euro 4 o superiori conformi alla direttiva 2000/14/CE per il rumore delle macchine destinate ad operare all'aperto, sistemi per evitare la dispersione di polveri o materiali in mare. • qualora le altre opere previste non dovessero concludersi a Ottobre 2024, fornire un piano di mitigazione degli impatti cumulativi delle diverse opere previste in prossimità dell'area predisponendo un cronoprogramma delle attività e un coordinamento con gli altri enti competenti per le altre opere; • rimuovere tutti i detriti e il <i>macro-litter</i> dai fondali dello specchio acqueo antistante i lavori in un raggio di 200 m da perimetro dell'area dell'intervento; • prevedere applicazione dei CAM negli interventi di sistemazione e gestione del verde progettuale.
Termine avvio V. O.	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPAS per la verifica del rispetto del cronoprogramma

ID_VIP 10608: Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva e il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari - Verifica di assoggettabilità a VIA

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla