

Impianto agrivoltaico
G R _ M A N D A S
della potenza di 26,576 MWp DC
(26,025 MW AC in immissione)

REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
COMUNI DI GESICO E MANDAS

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Elaborato:
137SIA007R

Marzo 2024

SIA Quadro Ambientale - Impatti Trasporti

PROPONENTE:



GREENERGY RINNOVABILI 10 S.R.L.
Via Borgonuovo, 9 - 20121 Milano
P.IVA 11892590966

REDATTORE SIA - CAPOGRUPPO:



EGERIA
ingegneria per l'ambiente

Corso V. Emanuele II, 90 Cagliari
P.Iva 03528400926
Tel. +39 328 82 88 328
info.egeria@gmail.com - www.egeriagroup.net

GRUPPO DI LAVORO: Dott.ssa Ing. Barbara Dessi (EGERIA)
Dott.ssa Arch. Elisabetta Erika Zucca (EGERIA)
Dott.ssa Ing. Elisa Mura (EGERIA)
Dott. Ing. Marco A. L. Murru (Ingegnere elettrico)
Dott. Archeol. Marco Cabras (Archeologo)
Dott. Geol. Nicola Demurtas (Geologo)
Dott. Nat. Francesco Mascia (Botanico e Agrotecnico)
Dott. Nat. Maurizio Medda (Faunista)
Dott. Agr. Pasqualino Tammaro (Agronomo)
Dott. Piero Angelo Salvatore Rubiu (Tecnico compet. in Acustica Ambientale)

Sommario	
Premessa	3
Il Porto Canale di Cagliari	3
Analisi degli impatti	5

Premessa

Con riferimento alle Osservazioni formulate dall'Assessorato dei Trasporti – Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti prot. uscita 718 del 15/01/24 si è ritenuto opportuno elaborare l'analisi seguente, che integra l'elaborato 137SIA006R - SIA - Quadro Ambientale - Identificazione e analisi degli impatti.

Il Porto Canale di Cagliari

Il Porto individuato per l'arrivo della componentistica di impianto è quello Industriale di Cagliari o Porto Canale, sia per prossimità al sito di intervento che per dimensioni e capacità di gestione merci. Su questa infrastruttura portuale si prevede lo scarico dalla nave cargo dei *container* nei quali avverrà trasportata la componentistica dell'impianto e sempre in area portuale avverrà il carico su mezzi gommati adeguati al trasporto su strada degli stessi sino al sito di intervento.

Il Porto industriale di Cagliari è una infrastruttura realizzata per lo smistamento di merci containerizzate. Rappresenta la più significativa realtà commerciale della portualità sarda.



Figura 1 - Porto Canale di Cagliari

Nella tabella seguente si riportano le dimensioni degli accosti presenti nel Porto Canale.

Porto Canale			
Nome Banchina	Lunghezza [m]	Destinazione d'uso	Pescaggio massimo [m]
Darsena Servizi	534	Mezzi di servizio	6
Terminal Contenitori e Banchina uso pubblico	1.848	Ro-Ro merci e container	16
Banchina Rinfuse	800	Rinfuse secche, Merci in colli Altre merci	12

Tabella 1 - Dimensione accosti Porto Canale di Cagliari

Per quanto riguarda il traffico navale sul porto Canale di Cagliari negli anni 2017 e 2018 i dati seguenti sono quelli pubblicati nel DEASP – AdSp Mare di Sardegna.

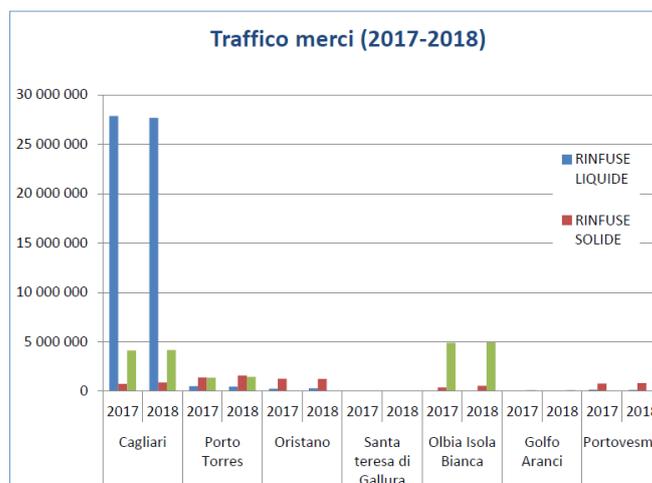


Figura 3.55 Traffico merci negli anni 2017 e 2018

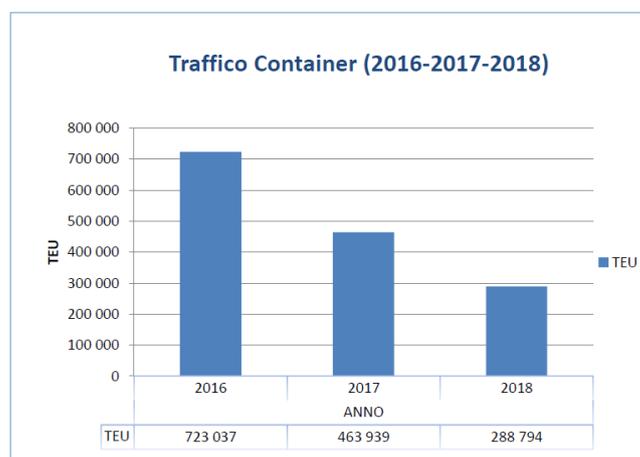


Figura 3.56 Andamento del traffico container nel porto canale di Cagliari negli anni 2016, 2017 e 2018⁶

I dati più recenti riguardano il biennio 2022 - 2023 e sono stati divulgati dall'ADSP del Mare di Sardegna a gennaio 2024. Rispetto agli anni precedenti e in particolare al 2022, nell'anno 2023 i traffici commerciali sono cresciuti in tutta la Sardegna, con rinfuse ancora in flessione per via della crisi economica internazionale (petrolio greggio in ingresso e in uscita dopo la raffinazione). I dati da record riguardano il mercato delle crociere. Il segno negativo dei traffici marittimi viene registrato invece su import – export di materie prime (granaglie, mangimi e carbone¹) mentre risultano in crescita i volumi registrati nel settore cabotiero.

	2022	2023	Diff % 21 -22
Passeggeri	4.979.040	5.325.877	7%
Passeggeri isole minori	825.864	882.742	7%
Crocieristi	220.595	434.334	97%
Contentori TEUS	54.650	38.485	-30%
Rinfuse liquide	26.037.055	24.237.577	-7%
Rinfuse solide	5.593.223	4.107.120	-27%
Merci varie su gommato	12.241.249	12.605.960	3%

Tabella 2 - Traffico merci 2022 – 2023

Il dato relativo alle **merci trasportate su gommato** è leggermente in crescita, mentre, risulta in contrazione la movimentazione dei **contentori** del Porto Canale di Cagliari, che subisce gli effetti di una costante crisi mondiale del settore, ulteriormente aggravata dalle recenti tensioni nel canale di Suez.

Analisi degli impatti

Tenuto conto che, in fase di cantiere, ai fini della realizzazione dell'impianto:

- la componentistica verrà trasportata attraverso navi cargo, su container da 40 piedi (lunghezza circa 12 metri, larghezza 2,4 metri e altezza 2,5 m) contenenti tutta la componentistica necessaria alla posa di 1 MW di impianto;
- occorreranno circa 30 container al fine di trasportare tutti gli elementi di impianto, tenuto conto anche dell'accumulo;

¹ Materie prime che hanno maggiormente subito il blocco degli scambi commerciali con i principali fornitori di Est Europa ed Asia: Ucraina e Russia. Rallenta anche l'esportazione di materiali di cava e minerali che, da circa 1 milione e 700 mila tonnellate del 2022, passa a poco più di 1 milione e 250 mila dell'anno in esame.

nell'area portuale, dedicata al carico scarico merci, il maggior traffico attribuibile alla realizzazione dell'impianto sarà generato esclusivamente dai mezzi utilizzati per il carico dei container. Questi verranno scaricati, depositati e caricati su appositi mezzi di trasporto su gomma, previo accordo e coordinamento con le società che si occupa della gestione dell'area portuale, anche attraverso un accordo diretto tra trasportatori e area portuale, includendo un eventuale accordo per il deposito dei container nell'area portuale fino al completo trasferimento nel sito di intervento, al fine di operare un trasporto della componentistica mediante diversi viaggi e in diversi giorni. Questa soluzione sarà funzionale a non creare carichi critici sull'area portuale e su strada.

Per il traffico navale non si renderanno necessari viaggi di navi cargo dedicati.

Si valuta pertanto che l'impatto sul traffico portuale a mare e terra risulterà non significativo, sia per il numero dei container da movimentare *una tantum*, sia perché lo studio della logistica verrà concordato preventivamente con le società di gestione del Porto.