



REGIONE SARDEGNA

PROVINCIA DI SUD SARDEGNA

COMUNE DI TEULADA

Oggetto:

**PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UN IMPIANTO AGRO-FOTOVOLTAICO
DELLA POTENZA DI 42,5919 MWp DA UBICARSI NEL TERRITORIO DEL
COMUNE DI TEULADA
LOCALITÀ S'ACQUA SASSA**

Elaborato :

REL020 - RELAZIONE SUI TRASPORTI

TAVOLA:

REL020

PROPONENTE :

Alter Uno S.R.L. Unipolare

Sede
Via Principessa Clotilde 7, 00196 Roma (RM)



PROGETTAZIONE :



GAMIAN CONSULTING SRL

Sede
Via Gioacchino da Fiore 74
87021 Belvedere Marittimo (CS)

Tecnico
Ing. Gaetano Voccia

Team Tecnico
Guerriero Alessandra Cairo Stefano
Greco Francesco Addino Roberto
Martorelli Francesco



SCALA:

DATA:

Luglio 2024

REDAZIONE :

AG

CONTROLLO :

FG

APPROVAZIONE :

Ing. Gaetano Voccia

Codice Progetto: FM.21.002

Rev.: 01 - Integrazioni

Gamian Consulting Srl si riserva la proprietà di questo documento e ne vieta la riproduzione e la divulgazione a terzi se non espressamente autorizzato

SPAZIO RISERVATO ALL'ENTE PUBBLICO

1. PREMESSA	2
2. PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI	3
2.1 IL TRASPORTO MARITTIMO	3
2.2 IL TRASPORTO FERROVIARIO	5
2.3 IL TRASPORTO FERROVIARIO	7
3. LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI	9
4. IL PIANO URBANO MOBILITÀ E SOSTENIBILITÀ DI CAGLIARI	11
5. MOBILITÀ E TRASPORTI	13

1. PREMESSA

La presente relazione viene redatta con la finalità di analizzare il territorio regionale al fine di trovare la migliore alternativa per consentire il trasporto dei materiali e tutto quanto necessario alla realizzazione dell’opera.

2. PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

La Regione Sardegna ha attivo un piano regionale dei trasporti approvato con deliberazione n°66 del 27 novembre 2008, in adempimento della Legge regionale 7 dicembre 2005, n. 21. Attualmente risulta che lo stesso piano è in fase di aggiornamento, infatti è stato redatto, in data 8 febbraio 2022, il documento di scoping inerente valutazione ambientale strategica. Secondo il Piano dei Trasporti della Regione Sardegna del 2008 il sistema di trasporto/portuale, assieme a quello aereo/aereoportuale, svolge un ruolo determinante; infatti, i nodi portuali sono chiamati a svolgere il ruolo strategico di continuità delle direttrici di trasporto. Lungo queste direttrici risultano presenti itinerari privilegiati di collegamento e di infrastrutture e servizi che devono soddisfare sia le esigenze del trasporto merci che quelle del trasporto passeggeri. In quest’ottica l’obiettivo del Piano Regionale dei Trasporti implica che i porti devono specializzarsi su precisi target merceologici, di destinazione, movimentazione e/o di nave, sempre coerentemente con l’obiettivo di realizzare un reale sistema integrato di porti sardi che sia competitivo all’interno di un mercato mediterraneo in forte sviluppo e, contemporaneamente, possa garantire e accrescere l’accessibilità delle merci sarde verso i mercati nazionali, europei e mondiali, e capace di accogliere in modo equilibrato il flusso di passeggeri.

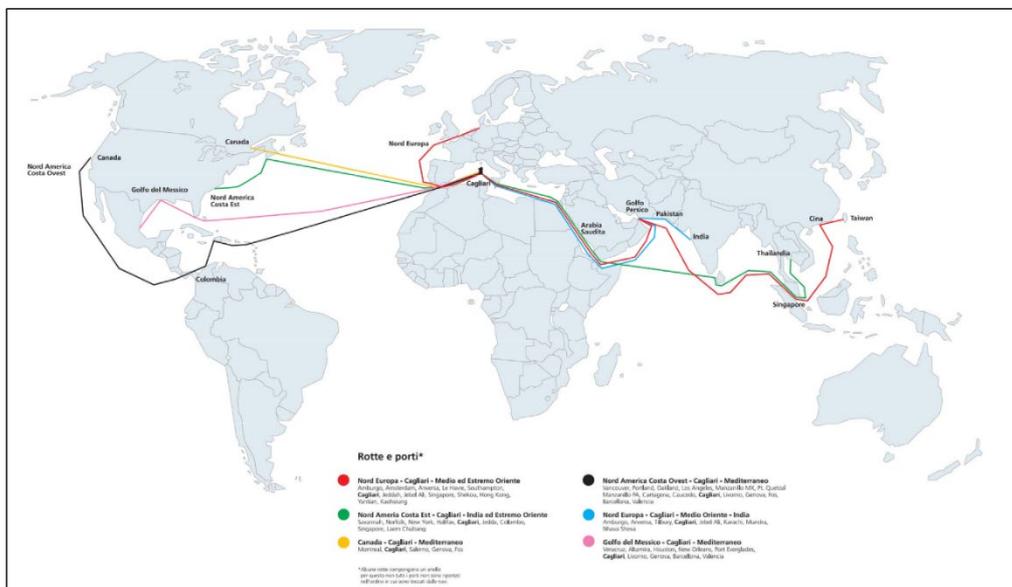
2.1 Il trasporto marittimo

La Regione Sardegna ha diversi poli portuali, come si evince dallo studio del Piano Regionale dei Trasporti, rappresentati da uno o più scali di diversa caratterizzazione:

- Polo di Cagliari costituito dal porto Vecchio destinato al traffico passeggeri e in piccola parte a movimento merci su semirimorchi, lo scalo industriale chiamato Porto Canale, con movimentazione di container in trashingment, dove sono presenti i terminal industriali di Assemini e di Porto Foxi;
- Polo di Arbatax, costituito da quello commerciale ed industriale di Arbatax e di Totoli.
- Polo di Olbia, costituito dal porto commerciale ed industriale di Olbia e dal porto commerciale e il terminale del Golfo degli Aranci;
- I porti di Palau, La Maddalena, Santa Teresa di Gallura che rappresentano il Polo Orientale;
- Porto Torres, costituito dal porto commerciale e quello industriale a supporto delle raffinerie localizzate nel retroterra portuale;
- Porto del Sulcis-Iglesiente, costituito dagli scali di Portovesme, di Calasetta e da quello di Carloforte, cui si aggiunge anche quello di Sant’Antioco dedicato alla movimentazione delle merci ed al diportismo.



Secondo il Piano Regionale dei Trasporti il porto marittimo di Cagliari rappresenta un polo di scalo per passeggeri e merci nazionali e internazionali (Spagna e Nord Africa) al servizio dei traffici regionali. Il porto, infatti, rappresenta anche un importante polo crocieristico con funzioni di scalo e di transito, oltre che di servizio alla nautica di diporto grazie alla presenza di aree attrezzate a rimessaggio e manutenzione delle imbarcazioni.



Dalla redazione del Piano dei Trasporti ad oggi sono stati compiuti diversi sforzi per migliorare il settore nell’isola. Per quanto concerne le infrastrutture marittime, queste hanno visto un miglioramento sia in termini di ampliamento delle rotte e miglioramento di quelle preesistenti, sia in termini di trasporto passeggeri, merci e ro-ro.

2.2 Il trasporto ferroviario

Nella Regione Sardegna la rete ferroviaria, anche se ramificata nel territorio, è eterogenea sia dal punto di vista delle imprese ferroviarie presenti, che delle infrastrutture. Secondo il Piano Regionale dei Trasporti in Sardegna sono presenti tre operatori: Trenitalia, le Ferrovie Meridionali Sarde che erogano il servizio attraverso autolinee urbane e extraurbane in sostituzione del servizio ferroviario e le Ferrovie della Sardegna che erogano il servizio in parte su linee urbane ed extraurbane e in parte su ferrovia. L’infrastruttura ferroviaria non è elettrificata. La rete nazionale, gestita dal Rfi si sviluppa a singolo binario, tranne la tratta Cagliari – Decimomannu che è a doppio binario. Invece, la rete gestita dalle Ferrovie della Sardegna è ridotta ed anch’essa è interamente a trazione diesel. La rete sarda gestita da Rfi ha uno schema risalente al 1881, composta da una dorsale di circa 300 km collegante Cagliari con il Golfo degli Aranci da cui si diramano, all’altezza di Chilivani una serie di diramazioni.

Tratte di linea	Stazioni intermedie	Sviluppo [km]	Armamento ^{1*} [kg/m]	R _{min} [m]	V _{max} ^{2*} [km/h]
Cagliari-Oristano	11	94,1	60/50	300	150
Oristano-Chilivani ^{3*}	10+1F	112,5	60/50	300	105
Chilivani-Olbia	3+4F	70,5	60/50	300	105
Olbia-G. Aranci	3F	21,2	50	300	95
Chilivani-P. Torres Mma	5+4F	66,0	60/50	330	105
Decimo-Iglesias	3	37,7	60/50	490	130
Villamassargia-Carbonia	2F	21,7	50	490	130
Totale	-	423,7 ^{4*}			

1* L’armamento Uni 60 e Uni 50 è tutto su traverse in cap.
2* Riferita a treni in classe di velocità di rango B.
3* La lunghezza della tratta originaria (119,2km) è stata ridotta di 6,7km per l’attivazione della variante di Bonorva.
4* Con i tronchi Olbia-Olbia I.B., G. Aranci-G. Aranci Mma e altri minori l’estesa arriva a ≈430km.

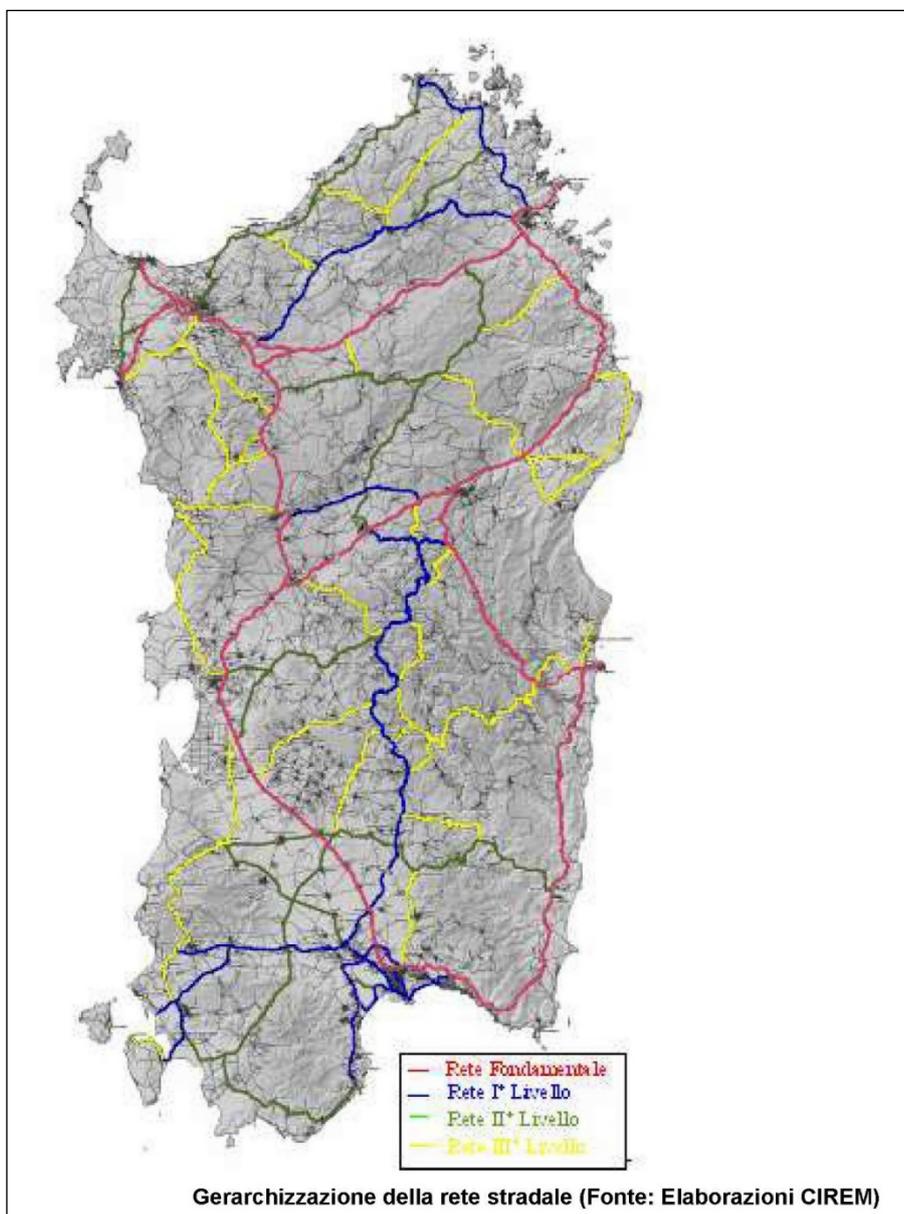


Sempre secondo il Piano Regionale dei Trasporti del 2008, le stazioni presenziate da Trenitalia sono 49 di cui solo 11 hanno personale proprio e servizi all’utenza. Alcune stazioni sono situate a notevole distanza dal centro abitato e scarseggiano di servizi di collegamento ed in alcuni casi mancano anche le pensiline. La stazione di testa risulta essere Cagliari, posizionata centralmente nell’area urbana, vicino risulta presente la stazione delle autolinee extraurbane e quella marittima. La stazione di Sassari è posizionata a nord ovest del centro urbano, collegata alla metrotranvia e integrata con le tre linee di Ferrovie dello Stato a scartamento ridotto per Alghero, Sorso e Nulvi. Dalla redazione del Piano Regionale dei Trasporti dell’anno 2008, ad oggi sono stati realizzati importanti interventi:

- Potenziamento infrastrutturale e tecnologico con il potenziamento dei servizi tra Cagliari e Oristano, miglioramento del servizio da e per l’aeroporto di Cagliari Elmas nelle fasce orarie di maggior richiesta, migliore accessibilità dei servizi, elettrificazione della rete e installazione del sistema ERTMS, il raddoppio della tratta Decimomannu - Villamassargia e risulta, anche, previsto un nuovo collegamento tra Olbia e il suo aeroporto.
- Interventi di manutenzione della rete;
- Installazione del sistema ACC-M attualmente in corso.

2.3 Il trasporto ferroviario

Nel Piano dei Trasporti redatto nel 2001 la rete stradale è stata divisa in 4 categorie che si differenziano per le diverse funzionalità ad esse assegnate. La suddivisione distingue le strade in rete fondamentale, di interesse regionale di primo, secondo e terzo livello, e la strada sub-regionale e provinciale. Lo stesso piano specifica che la rete fondamentale funge da collegamento tra i capoluoghi di provincia e i nodi di interscambio con l'esterno. La rete di interesse regionale di primo livello collega tra loro le nuove province sia con i centri urbani di riferimento che con i principali nodi di interscambio a completamento della rete fondamentale, nonché gli itinerari che presentano particolare interesse per lo sviluppo socio economico dell'isola, a sostegno dei sistemi produttivi, turistici e insediativi. La rete di interesse regionale di secondo e terzo livello, così come descritta dal Piano Regionale dei Trasporti del 2001, collega le nuove province con il relativo sistema urbano di riferimento e funge anche da collegamento e/o raccordo con la rete di primo livello. La rete di interesse sub-regionale e provinciale funge da collegamento tra la rete provinciale e locale.



Secondo quanto riportato dal piano la SS.195 rientra nella tipologia di strada di interesse regionale di secondo livello e pertanto essa:

...“Rete Complementare oggetto di riassetto funzionale” è costituita da un sistema di itinerari che svolgono funzioni, talvolta molteplici, di connessione dei sistemi territoriale locali con la rete stradale fondamentale e di interesse regionale di I livello. A questa funzione si somma frequentemente quella di asse portante dei sistemi locali, all’interno del quale si svolgono la maggior parte delle relazioni degli ambiti urbani diffusi. Talvolta tali itinerari integrano le aree costiere con le aree interne attigue, rafforzano i collegamenti tra i centri minori e i relativi centri di servizi, creando un sistema di itinerari trasversali per connettere in modo più efficiente le aree interne con la rete fondamentale”...

3. LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI

Le Zone Economiche Speciali sono state istituite al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi che, in alcune aree del Paese, consentono lo sviluppo delle imprese già attive e l’insediamento di nuove imprese all’interno delle summenzionate aree. Il D.L. 20 giugno del 2017 n°91 e ss.mm.ii. definisce le ZES come una zona geografica delimitata e identificata situata dentro i confini dello stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché abbiano un nesso economico funzionale e che comprenda almeno un’area portuale le cui caratteristiche rientrino in quelle stabilite dal regolamento dell’UE dell’11 dicembre 2013. Le aziende già operative sul territorio e quelle che si andranno ad insediare possono beneficiare di speciali condizioni in relazione alla natura degli investimenti e dell’attività della stessa impresa. Tali benefici riguardano procedure amministrative semplificate, accesso alle infrastrutture esistenti previste nel Piano di Sviluppo Strategico della ZES. Il credito di imposta, previsto dall’art.1, c.98-108 della L.208/2015, viene commisurato in base alla quota del costo complessivo dei beni acquisiti entro il 31/12/2020. Sia le agevolazioni che i benefici concessi agli operatori economici facenti parte della Zona Economica Speciale, sono soggetti a due condizioni:

- le aziende che ne beneficiano devono mantenere la loro attività all’interno dell’area per almeno sette anni dopo il completamento dell’investimento, pena la revoca dei benefici concessi e goduti;
- le imprese beneficiarie non devono trovarsi in stato di liquidazione o scioglimento.

Il 9 dicembre del 2021 la Sardegna ha istituito le Zone Economiche Speciali e redatto il Piano di Sviluppo Strategico. La ZES della Sardegna è concepita come una rete portuale distribuita lungo il perimetro costiero e trova la sua ragione d’essere dalle ridotte dimensioni demografiche e d’impresa. Nel Piano di Sviluppo Strategico la ZES viene configurata in relazione all’esistenza di una rete parallela di zone franche doganali intercluse, previste dal D.Lgs 75/1998 art.1. le zone franche ricomprendono i porti di Cagliari, Olbia, Oristano; porto Torres, Portovesme, Arbatax a cui potranno aggiungersi altri porti ed altre aree industriali funzionalmente ad essi collegati. Successivamente, a partire dal 1° gennaio 2024, la ZES Sardegna è stata inglobata in quella del Mezzogiorno (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia e Sardegna), con sede a Roma, al fine di ottimizzare e massimizzare l’impatto competitivo in tutto il sud Italia e nelle Isole. Il Decreto prevede l’istituzione di un portale web della ZES Unica che fornisce tutte le informazioni inerenti i benefici riconosciuti alle imprese all’interno della summenzionata area. Si garantisce l’accessibilità allo sportello unico digitale denominato SUD ZES affinché le imprese che intendono avviare un’attività economica, ovvero attività industriali, produttive e logistiche all’interno della zona ZES unica devono allegare all’istanza, da presentare al summenzionato sportello unico, la documentazione e gli eventuali elaborati progettuali previsti dalle normative di settore, al fine di consentire alle amministrazioni competenti di rilasciare tutte le autorizzazioni, licenze, pareri, nulla osta, necessarie per l’avvio all’attività di impresa.

Le imprese che acquistano beni strumentali destinati a strutture produttive ubicate nella zona SUD ZES Unica, e che rientrano nell'articolo 107 paragrafo 3, lettera a) del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea e nelle zone assistite della regione Abruzzo, ammissibili alla deroga prevista dall'art.107, paragrafo 3, lettera c), del Trattato sul funzionamento dell'unione europea, come individuate dalla Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027, l'art. 16 stabilisce che viene concesso un contributo sotto forma di imposta nella misura massima consentita dalla stessa carta e nel limite massimo di spesa definito. Il regolamento UE n°651/2014 della Commissione, all'art.2, punti 49, 50, 51 stabilisce quali sono gli investimenti agevolabili:

- acquisto, anche attraverso contratti di locazione finanziaria, di nuovi macchinari, impianti e attrezzature varie destinati a strutture produttive già esistenti o che vengono impiantate nel territorio;
- acquisto di terreni, acquisizione finalizzata alla realizzazione o all'ampliamento di immobili strumentali agli investimenti. Il valore dei terreni e degli immobili non può superare il 50% del valore complessivo dell'investimento agevolato.

Il decreto al comma 6 stabilisce i criteri del credito d'imposta. Questo è commisurato alla quota del costo complessivo dei beni acquistati o, nel caso di investimenti immobiliari realizzati dal 1° gennaio 2024 al 15 novembre dello stesso anno nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di cento milioni di euro. Il decreto precisa anche che non sono agevolabili investimenti di importo inferiore a duecentomila euro. L'art.11 della legge 19 settembre 2023 n° 124 inerente disposizioni urgenti in materia di politiche di coesione e per il rilancio dell'economia nel mezzogiorno che ha istituito l'area unica ZES Mezzogiorno, prevede, tramite DPCM, l'adozione del Piano Strategico della ZES Unica con la finalità di quello di definire la politica di sviluppo dell'area, ha durata triennale e, coerentemente con il PNRR, definisce la politica di sviluppo della ZES Unica, anche differenziando per singola regione i settori da promuovere e quelli da rafforzare, gli interventi che si ritengono prioritari per lo sviluppo della ZES e le modalità di attuazione.

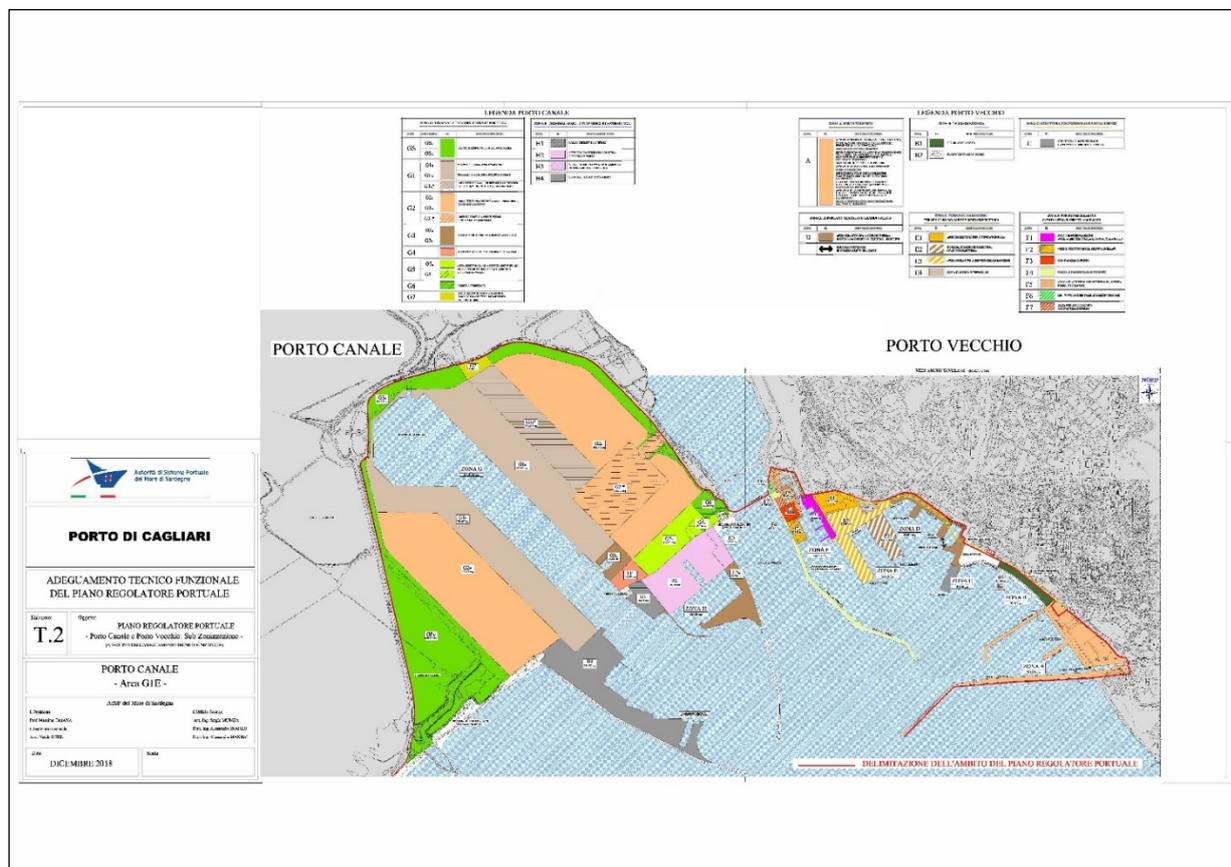
4. IL PIANO URBANO MOBILITÀ E SOSTENIBILITÀ DI CAGLIARI

La città metropolitana di Cagliari ha attivo Piano Urbano Mobilità e Sostenibilità risalente al 2021 che definisce le strategie e le correlate azioni, di seguito riportate.

1. **Azioni di mobilità turistica sul territorio metropolitano** - azioni volte al miglioramento dell'accessibilità e della fruizione del territorio da parte dei turisti;
2. **Politiche e azioni incentivanti la mobilità sostenibile:** individuazione di politiche disincentivanti la mobilità “non sostenibile” e di politiche di premialità per gli users della mobilità sostenibile;
3. **TPL su gomma, ferro e metrotranviario: la nuova rete e la governance del TPL** - redistribuzione e la ricomposizione della rete di trasporto in forma gerarchica e sinergica e recupero di quote di spazi pubblici a favore di una loro migliore fruibilità e condivisione da parte di pedoni, ciclisti, utenti del TPL e mobilità privata a basso impatto ambientale;
4. **Integrazione tariffaria su sistemi di trasporto e sosta;**
5. **Azioni di sostenibilità e non solo parcheggi di scambio: le cerniere di mobilità (Centri intermodali)** - individuazione delle possibili forme di integrazione tra i sistemi di trasporto attraverso il corretto funzionamento dei nodi di inter-scambio esistenti, e realizzazione di nuovi nodi, per garantire opportune adduzioni alla rete primaria e secondaria;
6. **Una rete via mare per la Città Metropolitana di Cagliari:** una rete tra i porti secondari e il ripristino dei canali navigabili
7. **Mobilità SMART e sostenibile** – la millenium generation e le nuove tecnologie. Sono ricomprese anche soluzioni note come MaaS (Mobility as a Service) per aggregare, modulare e adeguare in tempo (quasi) reale l'offerta di spostamenti alla domanda.
8. **Mobilità e micromobilità elettrica** – installazione di colonnine per la ricarica elettrica e individuazione di ambiti su cui effettuare la sperimentazione di mezzi di micromobilità elettrica anche diversi dal monopattino;
9. **Dalle ZTL alle Zone ad Accessibilità Controllata (ZAC)** - si configura come azione strategica per disincentivare l'uso dei veicoli a motore per il trasporto individuale privato attraverso l'intervento sulla domanda di mobilità al fine di dirottare il traffico di attraversamento su itinerari esterni;
10. **Mobility Management** - Attività condotte dal Mobility Manager di area in collaborazione con i singoli Mobility manager aziendali con lo scopo di incentivare la

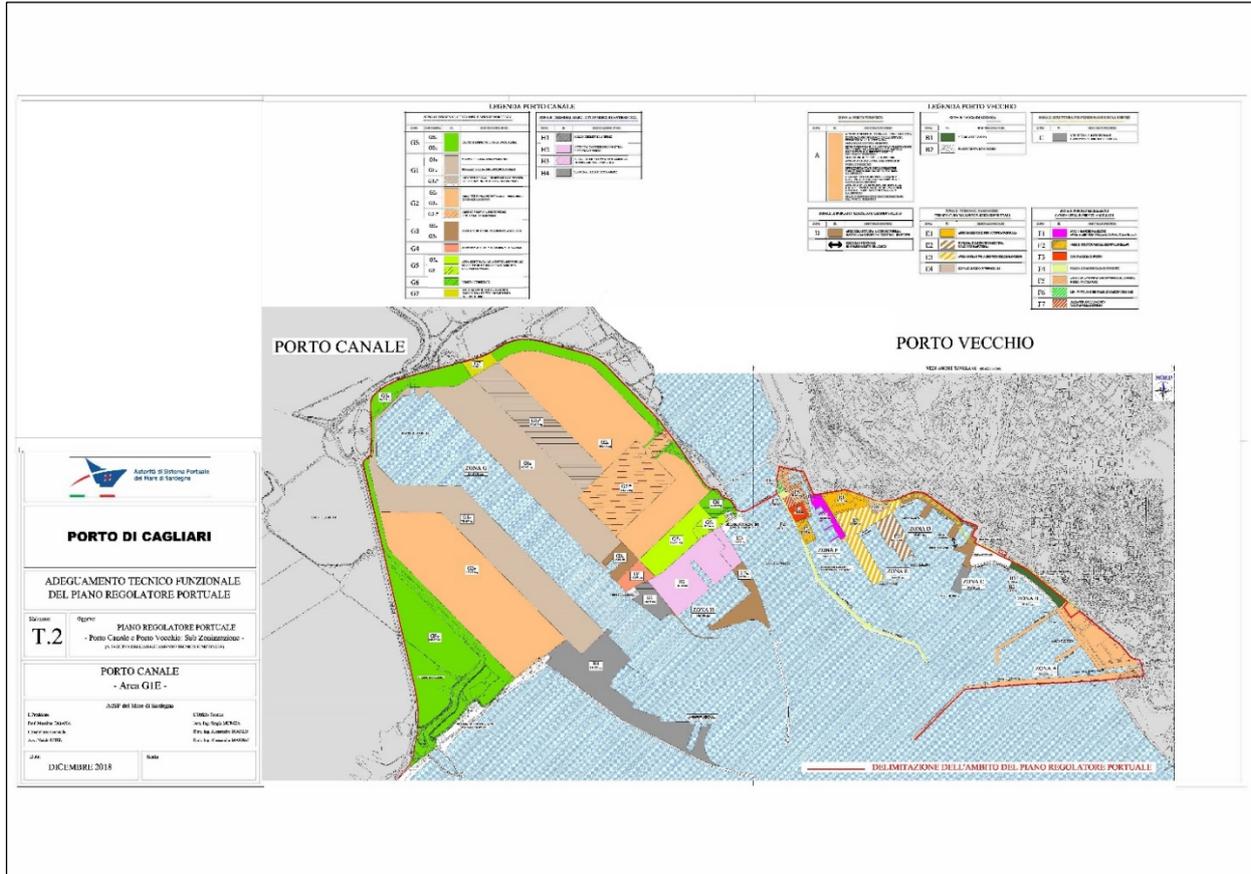
- sostenibilità e orientamenti guida per la redazione dei Piani Spostamento Casa – Lavoro (PSCL);
11. **Città Metropolitana di Cagliari città accessibile: un'attenzione per i soggetti a ridotta mobilità** – azioni volte a incrementare la qualità e l'efficienza della mobilità pedonale nei nodi del trasporto pubblico, attraverso il miglioramento dell'accessibilità alla rete del TPL, al rinnovo e alla manutenzione delle attuali dotazioni di stazioni e fermate;
 12. **Interventi infrastrutturali e nel settore della circolazione: opere prioritarie e interventi da ultimo miglio;**
 13. **Un passo decisivo verso il riequilibrio modale: il biciplan e le zone 30;**
 14. **Mobilità attiva nelle scuole: il pedibus e il bicibus;**
 15. **City Logistics** – sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento;
 16. **Le politiche sharing** – dotazione presso le stazioni metroCA/treno, principali fermate di autobus e Centri Intermodali di parcheggi dedicati ai fini dello sviluppo della mobilità condivisa nell'ottica del rafforzamento dell'accessibilità al sistema del TPL;
 17. **Sistemi di controllo, monitoraggio, regolazione del traffico e informazione all'utenza (sistemi ITS);**
 18. **La Città Metropolitana di Cagliari Città Metropolitana sicura** - interventi infrastrutturali per la risoluzione di problemi nei punti più a rischio della rete stradale e interventi per aumentare la sicurezza di pedoni, ciclisti e utenti del TPL;
 19. **Interventi di qualità urbana: mobilità e urbanistica tattica** – individuazione di ambiti in cui trasformare gradualmente brani di città in aree a vocazione pedonale;
 20. **Interventi di qualità urbana: la città dei 15 minuti (blocchi 15')** - l'emergenza sanitaria ha fatto riscoprire l'importanza dei servizi di prossimità dove è possibile in un quarto d'ora, a piedi, in bici, o in micromobilità elettrica, raggiungere il maggior numero di servizi. Si tratta di azioni per trasformare gradualmente gli ambiti urbani in aree di vicinato, grazie al combinato disposto di zone 30 e di corridoi ciclo-pedonali. Interventi affinché gli spazi per incontrarsi e vivere, lavorare, far spesa e divertirsi siano tutti raggiungibili in meno di 15 minuti grazie alla mobilità attiva, a piedi o in bici;
 21. **Il PUMS e il Porto di Cagliari** – azioni per migliorare l'accessibilità al Porto e il suo rapporto con la città metropolitana;
 22. **Il PUMS e l'aeroporto di Cagliari-Elmas** - azioni per migliorare l'accessibilità all'aeroporto.

L’obiettivo del PUMS è quello di **fornire le strategie e gli interventi ritenuti prioritari per migliorare la competitività della Città Metropolitana di Cagliari all’interno del panorama nazionale**, puntando ad aumentare la percentuale a favore della mobilità sostenibile in modo da diminuire per il 2030 le emissioni inquinanti. Il porto di Cagliari, rappresenta uno dei poli per l’attività di transhipment del Mediterraneo occidentale, si suddivide in Porto Vecchio e Porto Canale. Il Porto Vecchio è quello storico, utilizzato per il traffico commerciale Ro-Ro, il traffico passeggeri e provvisto di terminal dedicato Cruise Port. Il Porto Canale è adibito al traffico merci con 5 accosti per il transhipment Ro-Ro. Il Porto di Cagliari fa parte dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Il Porto Vecchio è delimitato dalla diga foranea di Ponente e di Levante e il suo fondale varia tra una profondità di 3 a 12 metri. Il Porto Canale è un’infrastruttura costruita negli anni '80, realizzata per lo smistamento ed il trasporto merci in container, la cui superficie si estende nelle località Giorgino e Sa Illetta. Lo schema portuale consiste nella delimitazione tra moli foranei convergenti lunghi poco più di 2 km. Il Porto di Cagliari è provvisto di Piano Regolatore Portuale, nel 2018 è stata presentata la proposta di adeguamento tecnico funzionale del porto, approvata con Delibera n°68 del 12 marzo 2021. L’adeguamento proposto ed approvato concerne il Porto Canale e nello specifico le aree G destinate a terminal container e in particolare la sottozona G1E destinata a piazzale e banchine container. Nello specifico l’area G1E, destinata a fungere da ampliamento dell’area terminal container, verrà divisa in due parti, una prima parte rimarrà a disposizione del terminal container, la seconda parte, G1E*, più ampia, come area adibita a deposito dei container e logistica.



5. MOBILITÀ E TRASPORTI

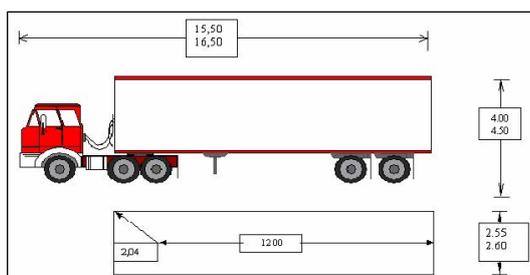
Per quanto concerne il trasporto dei moduli e di tutto il materiale necessario alla realizzazione dell’impianto, questo avverrà tramite navi cargo non dedicate specificatamente a tal uso. Dallo studio del Piano Regionale dei Trasporti il polo più vicino, avente funzione di terminal hub del Mediterraneo occidentale e centro di smistamento delle merci, e pertanto idoneo, risulta essere quello di Cagliari. Dallo studio del Piano Regolatore Portuale Vigente di Cagliari il porto è provvisto di aree idonee all’attracco, carico e scarico di container, oltre ad un’area adibita a deposito, denominata G1E*.



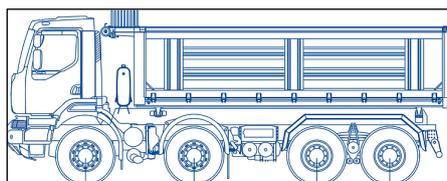
Per il trasporto dei materiali che verranno utilizzati per la realizzazione dell’impianto, si è previsto l’uso di camion porta container di carico massimo 23.500 Kg, con lunghezza di 12.03 metri, esclusa la motrice, altezza 2,69 m e larghezza di 2,35 m circa, che conterrà al suo interno circa 76 m³. L’indice di traffico tgma riguardo il tratto di strada che collega il Porto di Cagliari a Teulada risulta essere di 2.453 veicoli leggeri e 62 veicoli pesanti per l’anno 2023. La strada più idonea risulta essere quella statale ss195 che collega direttamente il porto al sito in questione con una lunghezza di tratta di 66 km. Si eviterà, laddove è possibile, di transitare all’interno dei centri urbani.



Si è proceduto anche ad analizzare un percorso alternativo, questo prevede il trasporto delle merci dal porto di Cagliari all’impianto tramite ferrovia. Il collegamento avverrebbe dalla Stazione di Cagliari a quella di Carbonia e successivamente trasportato su gomma, usufruendo sempre della strada statale SS195. Questo tipo di trasporto risulta non idoneo sia per a causa dell’eccessiva distanza dalla stazione ferroviaria sia perché si attraverserebbero più di un centro abitato, il che potrebbe comportare disagi alla viabilità. Il percorso scelto consente di non attraversare centri abitati, pertanto l’apporto al traffico veicolare risulta essere insignificante e diluito all’interno del traffico giornaliero già presente, oltre a essere temporaneo e legato solo alla fase di cantierizzazione. Si stima che i container saranno all’incirca 550, che verranno impiegati 5 camion-container al giorno, questi effettueranno due viaggi al giorno per un totale di 10 viaggi. Pertanto si stima che il trasporto dei materiali in cantiere richiederà all’incirca due mesi.



Per quanto concerne lo smaltimento degli inerti, come da computo metrico estimativo si prevede di utilizzare circa



In conclusione, dall’analisi effettuata si riscontra che non ci saranno particolari incidenze sulla viabilità e sull’ambiente durante la fase di cantierizzazione.