



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

Direzione Generale Difesa Ambiente

Prot. n. 12701

Cagliari, - 6 GIU. 2018

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio  
e del Mare  
Commissione tecnica di verifica dell'impatto  
ambientale  
[ctva@pec.minambiente.it](mailto:ctva@pec.minambiente.it)

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del  
Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
[dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali  
Direzione generale Archeologia, belle arti e  
paesaggio (ABAP)  
[mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it)  
[mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it)

**Oggetto:** ID VIP 3586 - Procedura di Valutazione di impatto ambientale nazionale, ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. 152/2006, s.m.i., relativa al progetto "Progetto di completamento della banchina sul lato nord-est del Porto Canale - 1° lotto funzionale". Proponente: Autorità Portuale di Cagliari. Autorità Competente: Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare. Comunicazione.

In riferimento alla procedura in oggetto, posto che questa Direzione Generale attende, per l'espressione del parere di competenza, che trovino chiarificazione e soluzione le problematiche legate alla legittimità dell'Autorizzazione Paesaggistica di cui alle sentenze del TAR Sardegna n. 1083/1992 e del Consiglio di Stato n. 22/2000, si vogliono comunque trasmettere in allegato alla presente le osservazioni/pareri ad oggi ricevuti.

1. nota CACIP prot. n. 2665 del 11/05/2017 (trasmessa da questa DG all'Autorità Portuale con nota prot. n. 10863 del 25/05/2017 per consentire la formulazione di eventuali controdeduzioni), nella quale il Consorzio Industriale di Cagliari evidenzia che parte delle aree interessate dai lavori sono di esclusiva proprietà del Consorzio medesimo;
2. nota prot. n. 6186 del 01/06/2017 dell'Autorità Portuale di Cagliari (riscontro alla nota CACIP);
3. nota prot. n. 17612 del 21/06/2017 della Città Metropolitana di Cagliari (osservazioni inerenti al procedimento di VIA).

Si rimane in attesa di riscontro.

**Il Direttore Generale**

f.to Paola Zinzula

P. Pisano/SVA [ppisano@regione.sardegna.it](mailto:ppisano@regione.sardegna.it)

R. Carcangiu/SVA Resp. Settore VIA [rcarcangiu@regione.sardegna.it](mailto:rcarcangiu@regione.sardegna.it)

A. M. Mereu/Dir. SVA [anmerreu@regione.sardegna.it](mailto:anmerreu@regione.sardegna.it)



Consorzio Industriale Provinciale  
Cagliari

AL-UTG/NM-LA/nm  
PEC

Spettabile  
**Regione Autonoma della Sardegna**  
ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE  
Via Roma n°80  
09121 CAGLIARI  
PEC: difesa.ambiente@regione.sardegna.it

*Oggetto: procedura di valutazione di impatto ambientale nazionale ai sensi dell'articolo 23 del D.lgs. n°152/2006, relativa al progetto di **"Completamento della banchina sul lato nord-est del porto canale - 1° lotto funzionale"**. Proponente: Autorità Portuale di Cagliari. Autorità competente: Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e Mare. Richiesta Osservazioni - Riscontro Vs. del 26/4/2017 n°8366.*

In riferimento alla posizione in argomento si riscontra la Vs. del 26/4/2017 n°8366 per comunicare qui di seguito le osservazioni consortili al progetto **"Completamento della banchina sul lato nord-est del porto canale - 1° lotto funzionale"** da realizzarsi a cura dell'Autorità Portuale nell'ambito del Porto Industriale di Cagliari:

1. Dalle planimetrie allegate ed in visione ed in particolare dalla *Tavola T004 - Planimetria di progetto* risulta che l'intervento prevede la realizzazione di parte della banchina e della pavimentazione piazzali all'interno di aree di esclusiva proprietà dello scrivente Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari. L'utilizzo di tale aree di proprietà consortile non è stato mai richiesto da parte dell'Autorità Portuale al Consorzio né, tantomeno, è stato mai autorizzato dal Consorzio medesimo. Ne consegue che in assenza di formali accordi da sottoscrivere tra l'Autorità portuale e lo scrivente Consorzio, le aree consortili non potranno essere utilizzate dall'Autorità portuale, con conseguente parere negativo all'intervento.

Si rimane a disposizione per ogni chiarimento e si porgono distinti saluti.

**IL DIRETTORE GENERALE**  
(Dott.ssa Anna Maria Congiu)



CITTA' METROPOLITANA DI CAGLIARI

Area Ambiente – Settore Tutela Ambiente Via Cadello,9b - 09121 Cagliari  
PEC: protocollo@pec.provincia.cagliari.it

Assessorato Regionale della Difesa dell'Ambiente  
Servizio Valutazione Ambientale (S.V.A.)  
Via Roma, 80 - 09123 Cagliari  
[difesa.ambiente@pec.regione.sardegna.it](mailto:difesa.ambiente@pec.regione.sardegna.it)

*Progetto:* **COMPLETAMENTO DELLA BANCHINA SUL LATO NORD-EST DEL PORTO CANALE - 1° lotto Funzionale**  
*Proponente:* **Autorità Portuale di Cagliari (APC)**  
*Comune:* **Porto Canale - Cagliari**

Allegati: n. 1

Si trasmettono le osservazioni inerenti al procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto COMPLETAMENTO DELLA BANCHINA SUL LATO NORD-EST DEL PORTO CANALE - 1° lotto Funzionale proponente Autorità Portuale di Cagliari.

Distinti saluti

Il Responsabile UOC

Dott.ssa Maria Antonietta Piras

IL DIRIGENTE

Dott. Ing. Michele Camoglio



CITTA' METROPOLITANA DI CAGLIARI

Area Ambiente – Settore Tutela Ambiente Via Cadello,9b - 09121 Cagliari  
PEC: protocollo@pec.provincia.cagliari.it

**Oggetto:** Relazione istruttoria procedura di Valutazione di Impatto Ambientale [Autorità competente MATTM]

**Progetto:** **COMPLETAMENTO DELLA BANCHINA SUL LATO NORD-EST DEL PORTO CANALE - 1° lotto Funzionale**  
**Proponente:** **Autorità Portuale di Cagliari (APC)**  
**Comune:** **Porto Canale - Cagliari**

**Premesso che:**

- La APC, relativamente al progetto in epigrafe, ha trasmesso la documentazione allegata all'istanza di VIA Ministeriale (SIA e Progetto Definitivo) presso questa Amministrazione in data 6/3/2017, nota assunta agli atti con prot. n.8549 del 23/3/2017;
- con nota n.8368 del 26/4/2017, assunta agli atti con prot. n.11789 del 26/4/2017, la RAS-Direzione generale dell'ambiente ha invitato l'Ente scrivente ed il Comune di Cagliari a voler trasmettere il proprio parere implicazioni e sugli effetti ambientali;
- con nota prot. n.12707/int. del 8/5/2017 sono stati richiesti i pareri ai servizi Autorizzazioni agli Scarichi e Programmazione-Pianificazione Territoriale della Città Metropolitana di Cagliari.

**Preso atto:**

- ✓ della documentazione depositata relativa al progetto ed esaminata la documentazione di seguito sinteticamente indicata:
  - studio di impatto ambientale (SIA) e cartografia correlata;
- ✓ della nota prot. n.15262/int. del 30/5/2017 del servizio Programmazione-Pianificazione Territoriale della Città Metropolitana di Cagliari.

In merito alle **interferenze sull'ambiente** inerenti alle tematiche **inquinamento atmosferico, acustico e agli aspetti pianificatori**, si rileva quanto segue.

**Inquinamento Atmosferico**

Lo studio si è sviluppato utilizzando dati meteorologici e dati relativi allo stato della qualità dell'aria riferiti all'anno 2013, rilevati dai monitoraggi in continuo eseguiti all'interno del perimetro urbano di Cagliari, Monserrato e Quartu S.Elena da una serie di centraline di rilevamento automatiche e in continuo (rete monitoraggio del comune di Cagliari e ARPAS). Per l'analisi di questo quadro, in relazione ai possibili futuri impatti dell'opera, il proponente ha individuato come elementi incidenti sulla componente atmosfera le emissioni dovute al traffico veicolare indotto e alle navi in transito e in attracco. A seguito di questa definizione, gli inquinanti più rappresentativi e correlabili sono stati individuati nelle polveri (frazione PM10) e negli ossidi di azoto (NOx).

A supporto della valutazione dell'inquinamento atmosferico prodotto dall'opera (fase di cantierizzazione e di esercizio), focalizzato come detto sui parametri PM10 e NOx, è stato sviluppato un modello di traffico -



costruito sia a seguito di numerosi rilevamenti nei principali tracciati (archi e nodi) che su valori bibliografici e censimenti (ACI) per la valutazione del trend futuro - che caratterizza l'area di studio al fine di sviluppare una simulazione/comparazione con il quadro degli inquinanti atmosferici contrassegnati dalle centraline succitate. Utilizzando gli algoritmi e i fattori di emissione copert IV (traffico stradale), MEET (traffico navale e cantieristico da diporto) e le LLGG della regione/arpa Toscana (cantieri stradali dispersione polveri) come supporto di un software di calcolo per l'aereodispersione denominato AERMOD, la valutazione dell'output del sw ha condotto a dei risultati sull'aspetto qualità dell'aria positivi, con addirittura valori in riduzione di PM10 e NOx.

*Osservazioni. Si condividono i risultati ottenuti in termini di fattori qualitativi positivi del trend futuro considerato quali: miglioramento dei fattori di emissione del parco veicolare e dei mezzi in opera per il funzionamento del cosiddetto "transshipment", delocalizzazione e quindi decongestionamento delle attività portuali quali Ro-Ro e cantieristica (impatti cumulativi di altri progetti), ora ubicate in un area fortemente antropica e vicina al centro abitato (porto vecchio).*

### **Inquinamento Acustico**

I tecnici incaricati per la valutazione dell'impatto acustico prodotto dalla realizzazione ed esercizio dell'opera, hanno condotto l'analisi al fine della verifica del rispetto dei limiti sonori previsti dalla normativa nazionale e regionale che per l'area di studio vengono definiti dal Piano di Classificazione Acustica del Comune di Cagliari e dai limiti previsti dal DPR n.142/2005 correlabili al traffico stradale, il riferimento dello studio è però quello della bozza di zonizzazione acustica del progetto "DISIA" mai approvato definitivamente.

Anche per l'aspetto acustico, le sorgenti correlabili alla nuova opera coincidono con il traffico stradale e con la navigazione di manovra e attracco/sosta del traffico navale. La caratterizzazione delle sorgenti si è sviluppata attraverso:

- un monitoraggio acustico (n.5 rilevamenti) per la definizione della potenza sonora emissiva per tracciato stradale e in parte per la viabilità interessante il sito stesso, utilizzando come supporto il modello trasportistico impiegato anche per lo studio degli impatti atmosferici;
- l'utilizzo di altri studi per la caratterizzazione dello spettro sonoro e quindi della potenza acustica attribuibile alle tipologie navali che saranno presenti nell'attività del prolungamento del molo "Transshipment".

La valutazione previsionale è stata fatta con l'utilizzo di un software denominato MITHRA basato su algoritmi validati dalla normativa tecnica nazionale/internazionale.

L'output della simulazione ha condotto a dei risultati che manifestano sostanzialmente il rispetto dei limiti previsti dalla bozza di zonizzazione acustica succitata, tranne che per alcune arterie stradali già però attualmente affette da alcuni valori sopra le soglie consentite nelle fasce di pertinenza stradali.

*Osservazioni. Si evidenzia che con d.CC n.37 del 13/04/2016, è entrato in vigore il Piano di Classificazione Acustica del Comune di Cagliari che nell'area di studio ha classificato in modo differente, rispetto alla rappresentazione con la tavola CABNEQPRM010, la zona nel quadrante SE. Si ritiene quindi necessario integrare le considerazioni contenute nello studio esaminato con un maggior dettaglio della valutazione del clima acustico relativo al trend futuro nelle zone "più sensibili" (area villaggio Giorgino) tenendo conto della classificazione vigente.*

### **Valutazione Piano Urbanistico Provinciale/Piano Territoriale di Coordinamento**

La componente geo-ambientale denominata "Spiaggia sommersa tra P.ta Zavorra e il promontorio del Colle di S.Ignazio" evidenzia tra le criticità maggiori il degrado ambientale dovuto all'inquinamento delle acque, dei



fondali e delle comunità biotiche marine. Tale degrado ha ripercussioni sulla prateria di Poseidonia presente nei fondali del sistema di spiaggia afferente all'area oggetto di studio.

Considerati gli elementi, evidenziati nel SIA, della situazione attuale:

- l'importanza che tali Praterie hanno nel mantenimento dell'equilibrio morfodinamico dell'intero sistema di spiaggia
- lo stato microbiologico chimico ed ecotossicologico delle matrici analizzate sedimenti, acqua e biota;
- la caratterizzazione dei sedimenti
- lo stato in cui attualmente versano tali Praterie, così come sottolineato nello studio, in cui si riferisce che: "La tipologia maggiormente rappresentata (circa il 60%) è la Poseidonia oceanica regressiva (prevalentemente su matte), si presenta in uno stato mediocre di conservazione, in procinto di trasformarsi in prateria degradata e destinata ad una definitiva scomparsa a causa delle pressioni che insistono sull'area (traffico navale e pesca a strascico)"

*si ritiene che l'azione di dragaggio, anche con le mitigazioni proposte, può potenzialmente portare ad un peggioramento dell'attuale stato di qualità dell'ecosistema marino e in particolare influire negativamente sulla Prateria di Poseidonia Oceanica a causa della movimentazione e messa in posto di materiali che potrebbero rilasciare in acqua sostanze inquinanti facilmente trasportabili.*

*Alla luce di quanto esposto, pur non rilevando aspetti ostativi rispetto alle opere in progetto, si raccomanda un monitoraggio attento dello stato della prateria di Poseidonia, sia come bioindicatore dello stato delle acque costiere, sia come indicatore della stabilità morfo-dinamica dell'intero sistema di spiaggia.*

### Conclusioni

Per quanto rilevato, salvo le osservazioni sopracitate, non sono emersi elementi ostativi alla realizzazione del progetto.

Il Funz. chimico

Dott. Marco Canargiu

Il Resp. Unità Organizzativa

Dott.ssa Maria Antonietta Piras