



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

Parere n. 24 del 10 /11/2020

Progetto:	<p style="text-align: center;"><i>Parere Tecnico</i></p> <p style="text-align: center;">Porto Canale di Cagliari. Avamporto Est. 2° lotto funzionale - Proroga Decreto VIA n. 102 del 03/06/2015</p> <p style="text-align: center;">ID_VIP: 4761</p>
Proponente:	<p style="text-align: center;">Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna</p>

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

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” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze del 4 gennaio 2018, n. 2 in materia di costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- l’art..5, comma 2, lettera e) del Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342;

PREMESSO che:

- con D.M. n. 102 del 3/06/2015 è stata determinata la compatibilità ambientale del progetto di “Realizzazione del 2° lotto funzionale - opere a mare - del distretto della cantieristica presso l’avamposto Est del Porto Canale” nel Porto di Cagliari, fissando in 5 anni il termine per la realizzazione del progetto medesimo, a decorrere dalla data di pubblicazione dello stesso sulla Gazzetta Ufficiale avvenuta in data 1/10/2015;
- L’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna con nota n. 12225 del 19/06/2019, acquisita al prot. n. 15742/DVA del 19/06/2019, ha presentato, ai sensi dell’art. 25, comma 5 del D. Lgs. 152/2006, istanza di proroga della validità temporale per ulteriori 5 anni del Decreto di compatibilità ambientale per la realizzazione di quanto previsto nel citato progetto;
- Su richiesta della Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione), inviata con nota n. 17904/DVA del 11/07/2019, la Proponente Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha provveduto ad inviare, con nota assunta al prot. n. 62638/MATTM del 7/08/2020, la “Relazione tecnica di aggiornamento del contesto ambientale” (finalizzata alla verifica della non sostanziale variazione delle condizioni ambientali valutate dallo Studio di Impatto Ambientale) e l’attestazione di avvenuto pagamento del contributo istruttorio;
- la Divisione con nota prot. n. MATTM/66473 del 27/08/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/2596 in data 27/08/2020 ha trasmesso, ai fini delle determinazioni della stessa Divisione e della predisposizione del decreto di proroga dei termini di validità del provvedimento di VIA, la documentazione acquisita, chiedendo di stabilire se, alla luce della stessa, sia possibile ritenere confermate le valutazioni già effettuate nell’ambito della procedura di VIA conclusa con D.M. n. 102 del 3/06/2015, e se vi siano, quindi, le condizioni per la concessione della proroga richiesta;
- l’oggetto del presente parere è l’esame della seguente documentazione prodotta dal Proponente:
 - o Relazione del Responsabile del Procedimento (datata 12/03/2020);

- Relazione Tecnica di Aggiornamento del contesto ambientale (dicembre 2019);
- Computo metrico estimativo (marzo 2016);
- Elenco dei prezzi unitari (marzo 2016);
- Quadro economico generale inerente al valore complessivo dell'opera pubblica (come da Decreto del Commissario n. 96 del 1/06/2017);
- Planimetria di raffronto;
- Mandato di pagamento n. 1241 del 26/07/2019 relativo all'assolvimento dell'onere contributivo previsto per la procedura (come da Decreto interministeriale n. 1 del 4/01/2019), unitamente alla ricevuta dell'esito positivo dell'operazione in data 29/07/2019;
- Comunicazione del Proponente in data 13/03/2020, prot. n. 5881, al MATTM e al MIBACT (oltre che per conoscenza alla Regione Autonoma della Sardegna e all'Avvocatura Distrettuale dello Stato), nella quale si rinnova la richiesta di proroga di ulteriori 5 anni della validità del Decreto VIA n. 102 del 3/06/2015, non essendo stato possibile espletare la pubblica gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della esecuzione dei lavori, a seguito dell'annullamento del nulla osta paesaggistico del 1981 relativo alla realizzazione del compendio del Porto Canale di Cagliari.

CONSIDERATO che per il progetto in questione:

- il D.M. n. 102 del 3/06/2015 conteneva le seguenti 19 prescrizioni (art. 1 sez. A) della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS:
 1. il presente parere si riferisce al 2° lotto funzionale del distretto della cantieristica presso l'avamposto Est del Porto Canale, nel Porto di Cagliari, come perimetrato dalle tavole di progetto, e non tiene conto e non valuta gli impatti connessi alla realizzazione del progetto nella "Zona H 3, destinata dal PRP ad attività ricettive e professionali di servizio per la nautica", il cui progetto preliminare è stato consegnato esclusivamente per poter avere un quadro completo delle opere previste sull'avamposto Est del Porto Canale; l'intervento dovrà essere sottoposto a successiva valutazione ambientale ai fini della realizzazione, fatte in ogni caso salve l'impostazione progettuale del progetto preliminare consegnato dall'Autorità Portuale e le relative prescrizioni del MiBACT;
 2. dovranno essere attuate tutte le prescrizioni impartite dalla Regione Autonoma della Sardegna, di cui al parere inviato con nota prot. n. 23502 del 22/10/2013, acquisita al prot. CTVA-2013-3743 del 22/10/2013, come integrate dalle presenti prescrizioni;
 3. l'Autorità Portuale deve comunicare, con preavviso di almeno sette giorni, alla Provincia di Cagliari, all'ARPAS e alla Capitaneria di Porto di Cagliari, la data di inizio dei lavori previsti dal progetto, ai fini delle attività di controllo;
 4. durante le attività di cantiere e di esercizio del porto, dovranno essere attuate tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione consegnata e esposte nelle premesse, e devono essere osservate le misure di prevenzione di carattere generale consigliate nella relazione di valutazione d'incidenza, come esposte nelle premesse; dovranno inoltre essere attuati i monitoraggi previsti dal progetto e descritti nelle premesse, come integrati dalle presenti prescrizioni; dovrà essere redatto e pubblicato sul sito internet dell'Autorità Portuale il manuale di gestione ambientale con i relativi monitoraggi in merito ai rifiuti e i materiali di scarto di lavorazione del distretto della cantieristica;
 5. durante tutto il periodo dei lavori, devono essere adottate misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere utilizzate per la movimentazione dei sedimenti nell'area del porto peschereccio o nelle colmate (versamenti, rotture di tubazioni, ed altro) e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento di rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale; in ogni caso, durante le attività di dragaggio e della costruzione delle opere marittime deve essere previsto l'utilizzo di panne di conterminazione della zona interessata dai lavori, come previsto dal progetto;

6. i progetti dei dragaggi di completamento delle profondità della darsena ai fini del riempimento sia della banchina Est che del molo Sud e il progetto esecutivo del completamento dei rilevati e delle opere di banchinamento, delle reti tecnologiche e delle pavimentazioni dei futuri piazzali, devono essere inviati al MATTM ai fini della verifica dell'ottemperanza;

sedimenti e ambiente idrico

7. i materiali di risulta dall'escavo del canale interno potranno essere riutilizzati tali quali in situ per il riempimento delle banchine in avanzamento, secondo l'apposita autorizzazione della Provincia in merito all'idoneità degli stessi materiali e a seguito delle analisi di tipo chimico, fisico, batteriologiche ed ecotossicologico, che verranno eseguite su maglie 50x50 m. ai fini della caratterizzazione;
8. i materiali di risulta dall'apertura del varco nella diga foranea potranno essere riciclati o recuperati ai sensi della direttiva 2008/98/CE e del D.Lgs. 152/2006, previa caratterizzazione e apposita autorizzazione da rilasciare da parte della Provincia di Cagliari ai fini dell'esclusione di danni per la salute e per l'ambiente. In caso di non idoneità al riutilizzo per la realizzazione del pannello previsto all'esterno del molo guardiano di Levante, gli stessi materiali dovranno essere gestiti come rifiuti e sottoposti ad attività di recupero o smaltimento;
9. prima della prosecuzione degli ulteriori dragaggi per il ripristino delle profondità della darsena e del canale di accesso, come da PRP e relativo adeguamento tecnico funzionale, dovrà essere eseguita la caratterizzazione fisica e chimica delle restanti aree dei fondali, seguendo le procedure previste dal Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini realizzato da APAT e ICRAM (oggi ISPRA) nel 2006; la valutazione dell'idoneità dei materiali per il refluento nelle vasche delle banchine, o, in alternativa, in vasca impermeabilizzata nella colmata ovest del Porto Canale, deve essere effettuata dalla Provincia di Cagliari; il relativo rapporto deve essere inviato al MATTM ai fini dell'ottemperanza;
10. il cronoprogramma e le metodologie e modalità di campionature del monitoraggio dell'ecosistema marino dovrà essere concordato con l'ARPAS e con la Provincia di Cagliari; lo scarico a mare delle acque reflue derivanti dalla sedimentazione dei materiali dragati, sia nell'area di progetto sia nell'area del Porto Canale, dovrà rispettare i limiti di emissione dei parametri previsti dalla Tabella 3 dell'Allegato 5 della parte terza (scarico in acque superficiali) del D.Lgs. 152/2006; fatte salve le diverse prescrizioni poste dalla Provincia di Cagliari, dovrà essere realizzato il progetto della suddivisione della colmata 2 del Porto Canale, come da parere VIA n. 679 dell'8 aprile 2011, relativo ai lavori di dragaggio degli specchi acquei del Molo Ichnusa, e dell'autorizzazione n. 2 del 29/10/2010 della Provincia di Cagliari – Ufficio Acque, e dovrà in ogni caso essere attuato, prima, durante e dopo i lavori, con le modalità e per le stazioni da localizzare da parte della Provincia e dell'ARPA Sardegna, il "Piano di controllo delle attività di dragaggio e conferimento in strutture di contenimento dei sedimenti" di cui al citato atto autorizzativo n. 2 del 29 ottobre 2010, della Provincia di Cagliari; in particolare deve essere previsto: - il monitoraggio biologico con mussel watch della colonna d'acqua con 5 stazioni fisse, di cui una presso l'area da dragare, una presso l'area di refluento delle acque in uscita delle vasche di refluento dei sedimenti nell'area di progetto ai fini della realizzazione delle banchine, e tre con funzione di controllo verso le praterie di *Posidonia oceanica* all'esterno delle aree interessate dalle operazioni di dragaggio e di refluento dei sedimenti; - il monitoraggio della qualità dei sedimenti superficiali, in corrispondenza delle 5 stazioni dove viene monitorata la colonna d'acqua; - il monitoraggio settimanale della qualità delle acque di efflusso della vasca nella colmata ovest del Porto Canale, con analisi fisiche, chimiche e tossicologiche, con 2 campioni ante operam, 4 campioni in corso d'opera e 2 campioni post-operam;
11. dovrà essere individuata in accordo con l'ARPA Sardegna, una stazione di monitoraggio per la verifica annuale del trasporto solido ai fini del mantenimento delle condizioni di stabilità della spiaggia di Giorgino, da eseguire per tre anni consecutivi dopo l'apertura del canale di accesso della diga foranea est; il relativo rapporto, come valutato dall'ARPAS deve essere inviato annualmente al MATTM ai fini dell'ottemperanza;
12. prima della messa in esercizio dei cantieri navali dovranno essere realizzati e resi funzionanti gli impianti per il trattamento delle acque di prima pioggia nelle aree dei concessionari, i cui progetti

esecutivi dovranno essere presentati al MATTM ai fini della verifica dell'ottemperanza; dovrà essere comunicato al MATTM l'eventuale utilizzo della rete delle acque industriali gestita dal CASIC;

13. al fine di ottenere maggiori benefici sulla capacità di ricambio idrico nel canale interno, l'impianto di miscelazione previsto dal progetto dovrà essere attivato per non meno di tre ore al giorno durante una fase di riflusso della marea;

atmosfera e rumore

14. il programma dei monitoraggi di dettaglio in corso d'opera e post operam, come previsti dal progetto per le componenti atmosfera e rumore ai fini della verifica dei livelli di inquinamento sia in fase di cantiere che dopo la realizzazione delle opere, deve essere concordato con il Dipartimento ARPAS competente, per metodologie, modalità di campionature e tempi di esecuzione. I risultati del monitoraggio devono essere inviati alla stessa ARPAS ai fini delle attività di ottemperanza e di controllo;

paesaggio e vegetazione

15. il progetto esecutivo di sistemazione del parco della chiesetta di S. Efisio deve essere concordato con il MiBACT e la Regione Autonoma della Sardegna ai fini dell'ottemperanza; parimenti devono essere concordate con la Regione Autonoma della Sardegna la definizione esecutiva degli spazi a verde e la scelta delle specie vegetali e il tipo di materiale d'impianto da impiegare a livello di progetto esecutivo; gli alberi e gli arbusti devono appartenere alla vegetazione autoctona e/o storicizzata;
16. le attività di monitoraggio previste per l'habitat di *Limonium* a seguito della messa a dimora del materiale vegetale d'impianto nel parco di S. Efisio, dovranno monitorare l'assenza di impatti a seguito delle attività di cantiere attraverso un controllo successo delle piantagioni, in termini di sopravvivenza e crescita delle piante messe a dimora, nella fase post operam ed intervenire qualora si rivelassero situazioni di criticità; dovrà essere presentato al MATTM un rapporto annuale sulla riuscita del reimpianto, per tre anni consecutivi, dalla data di chiusura delle attività di realizzazione del distretto della cantieristica di cui alla presente istanza;
17. il progetto esecutivo dei capannoni e i particolari costruttivi, ivi compresi i pannelli fotovoltaici sulla copertura dei capannoni dei cantieri navali, devono essere concordati con il MiBACT e con la Regione Autonoma della Sardegna;
18. tutti i monitoraggi sono a carico dell'Autorità Portuale o dei concessionari, secondo i relativi accordi; in ogni caso, i risultati dei monitoraggi devono essere controllati dall'ARPAS e resi pubblici nei siti web della Regione Autonoma della Sardegna e dell'ARPAS; l'Autorità Portuale a proprie spese deve garantire la ripulitura dei terreni dalla dispersione diffusa di vari generi di rifiuti e dallo scarico abusivo di materiali ingombranti presenti nell'area e l'invio dei rifiuti in discarica autorizzata;
19. le considerazioni, valutazioni e prescrizioni di cui al presente provvedimento ivi comprese le dimensioni del travel lift, devono essere riportate nei capitolati d'appalto dei relativi lavori e nei documenti contrattuali della definizione della concessione con i concessionari.

- Per la prescrizione n. 1:

- o Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: NON APPLICABILE;
- o Ente Vigilante: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM);

- Per le Prescrizioni n. 3, 6, 10, 14, 15, 17, 19:

- o Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: ANTE OPERAM – Fase di progettazione esecutiva (per la n. 3 fase precedente la cantierizzazione);
- o Ente Vigilante: Provincia di Cagliari, ARPA Sardegna e Capitaneria di Porto di Cagliari (n. 3); Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (prescrizioni n. 6, 14, 19); Provincia di Cagliari (n. 10); Regione Autonoma della Sardegna (n. 15, 17);

- Enti Coinvolti: ARPA Sardegna, per la prescrizione n. 10, la Soprintendenza belle arti e paesaggio del MiBACT per le prescrizioni n. 15 e 17;
- Per le Prescrizioni n. 4 e 5:
 - Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA e POST OPERAM;
 - Ente Vigilante: ARPA Sardegna;
- Per le Prescrizioni n. 7, 8, 9, 12:
 - Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: IN CORSO D'OPERA;
 - Ente Vigilante: Provincia di Cagliari (n. 7, 8); MATTM (n. 9 e 12);
 - Ente Coinvolto: Provincia di Cagliari (n. 9);
- Per le Prescrizioni n. 11, 13, 16:
 - Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: POST OPERAM;
 - Ente Vigilante: ARPA Sardegna (n. 13), MATTM (n. 11 e 16);
 - Ente coinvolto: ARPA Sardegna (n. 11);
- Per la Prescrizione n. 18:
 - Termine per l'avvio della Verifica di Ottemperanza: TUTTE LE FASI;
 - Ente Vigilante: Autorità Portuale di Cagliari;
 - Enti coinvolti: Regione Autonoma della Sardegna; ARPA Sardegna;
- il D.M. n. 102 del 3/06/2015 conteneva altre 18 prescrizioni (art.1 sez. B) del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e la precisazione (sez. C) che “sono da ottemperare le prescrizioni dettate dalla Regione Autonoma della Sardegna nel parere n. 23502 del 22 ottobre 2013, qualora non già ricomprese o non in contrasto con le prescrizioni richiamate alle lettere A) e B)” del decreto stesso;
- in precedenza, era stata avviata e conclusa una procedura di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA (determinazione DSA-2008-32270 dell'11 novembre 2008), relativa al progetto delle “sole opere di urbanizzazione primaria dell'area a terra dell'avamporto est del Porto Canale di Cagliari, quali la regolarizzazione del terreno dell'intera area, la realizzazione di viabilità dei piazzali, e la realizzazione di reti tecnologiche”, conclusasi con l'esclusione del progetto stesso da VIA “a condizione che si ottemperi a prescrizioni e raccomandazioni, tra le quali: 1. Gli interventi relativi a qualunque opera a mare, o di regolarizzazione delle scarpate esistenti, sono stralciati dal presente parere e devono essere valutati nell'ambito di una apposita procedura di VIA, contestualmente con tutte le altre opere marittime dell'avamporto e con il complesso delle attività previste sulle aree marittime terrestri”;
- in ottemperanza alla citata prescrizione n. 1 della determinazione n. DSA-2008-32270 dell'11 novembre 2008, l'Autorità Portuale di Cagliari aveva inoltrato domanda di pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto “Realizzazione del 2° lotto funzionale - opere a mare – del distretto della cantieristica presso l'avamporto est del Porto Canale nel Porto di Cagliari, con nota n. 1615 del 24 febbraio 2012, acquisita al prot. n. DVA-2012-5254 del 29 febbraio 2012;
- la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS ha espresso il parere positivo di VIA con prescrizioni n. 1544 del 4 luglio 2014 (assunto al prot. DVA-2014-23282 del 15 luglio 2014) e, successivamente, su richiesta della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali di una revisione del parere medesimo al fine di coordinare il quadro prescrittivo con quello assunto dal MiBACT con osservazioni del 21 novembre 2014, ha espresso il parere integrativo n. 1751 del 27 marzo 2015, assunto al prot. DVA-2015-9820 del 13 aprile 2015, con il quale si modifica e sostituisce il citato parere n. 1544 del 4 luglio 2014;
- il MiBACT ha espresso parere positivo al progetto in questione (prot. n. 28369 del 13 novembre 2014, assunto al prot. DVA-2014-37569 del 14 novembre 2014) e successivamente su richiesta della Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali di una revisione del parere medesimo al fine di coordinare il quadro prescrittivo con quello assunto dalla Commissione tecnica VIA/VAS, ha espresso

il parere integrativo prot. 7685 del 2 aprile 2015, assunto al prot. DVA-2015-9150 del 2 aprile 2015, con il quale si modifica il quadro prescrittivo del citato parere n. 28369 del 13 novembre 2014;

- la Provincia di Cagliari ha formulato il proprio parere n. 51640 del 25 maggio 2012;
- la Regione Autonoma della Sardegna ha espresso, per il progetto in questione, il parere positivo con prescrizioni n. 23502 del 22 ottobre 2013, assunto al prot. DVA-2013-24276 del 23 ottobre 2013 (le prescrizioni sono quelle ritenute da ottemperare ai sensi della prescrizione n. 2 del quadro prescrittivo indicato nell'art. 1 del citato Decreto VIA n. 102 del 3/06/2015;

CONSIDERATO che per il progetto in questione:

- ai sensi dell'art. 3 (Disposizioni finali) del D.M. n. 102 del 3/06/2015 per i lavori in oggetto, il termine di realizzazione dei lavori risultava fissato in 5 anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale;
- nella citata nota prot. n. 12225 del 19/06/2019 con la quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha chiesto la proroga, ex art. 26 comma 6 del D. Lgs. 152/06 (ora art. 25 comma 5 del D. Lgs 152/06 come sostituito dall'art. 14 del D. Lgs n. 104 del 2017), di ulteriori cinque anni della validità del Decreto VIA n. 102 del 3/06/2015, si motiva tale richiesta con il fatto di non aver potuto espletare la pubblica gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della esecuzione dei lavori;
- nella citata nota prot. n. 5881 del 13/03/2020, con la quale il Proponente rinnova tale richiesta di proroga, è precisato che non è stato possibile espletare la pubblica gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della esecuzione dei lavori, a motivo dell'annullamento da parte del Consiglio di Stato (con sentenza n. 22 del 2000) del nulla osta paesaggistico del 1981 relativo alla realizzazione del compendio del Porto Canale di Cagliari;
- a corredo della richiesta di proroga avanzata, il Proponente ha presentato una "Relazione Tecnica di Aggiornamento del Contesto Ambientale" relativa al progetto in questione, al fine di descrivere il contesto ambientale attuale rispetto a quello analizzato in sede di valutazione di impatto ambientale, fornendo un "aggiornamento completo degli aspetti programmatici ed ambientali dello Studio di Impatto Ambientale, essendo trascorsi 7 anni dalla redazione di quest'ultimo" e "una eventuale revisione dell'analisi degli impatti nel caso le verifiche evidenzino una modifica dello stato attuale rispetto al contesto precedentemente analizzato negli anni passati";

RILEVATO che nella "Relazione tecnica di aggiornamento del contesto ambientale", redatta dalla Società VDP srl, il soggetto richiedente la proroga:

- specifica che il progetto in questione coincide con la seconda fase di un progetto complessivo più ampio di opere previste nell'avamporto est del Porto Canale, suddiviso in due lotti funzionali (opere a terra, con esecuzione di opere di urbanizzazione primaria del distretto della cantieristica, quali viabilità, impianti e reti tecnologiche; e opere a mare, con la realizzazione di tutte le opere necessarie per garantire la protezione dal moto ondoso dello specchio acqueo antistante l'avamporto e quindi consentire la completa operatività dello stesso distretto della cantieristica), di cui la prima fase, esclusa come detto sopra dalla VIA, è già stata ultimata con la realizzazione completa delle opere previste;
- specifica che tale seconda fase, relativa alle opere a mare, prevede la realizzazione di moli e banchine (con avanzamento dell'attuale linea di costa di 50 metri), di un canale di navigazione interno all'avamporto e dell'apertura varco di accesso nella diga foranea;
- riporta l'iter procedurale che ha portato alla compatibilità ambientale dell'intervento e al mancato appalto dei lavori che ha comportato, da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sardegna, la richiesta di proroga della VIA:
 - predisposizione dello SIA in data gennaio 2012;
 - presentazione dell'istanza per l'ottenimento del parere di compatibilità ambientale in data 24/02/2012;
 - decreto di compatibilità ambientale n. 102 del 3/06/2015 (con la precisazione che dal decreto è stata esclusa l'autorizzazione paesaggistica);

- presentazione dell'istanza per l'autorizzazione paesaggistica con prot. n. 3797/16 del 6 maggio 2016;
 - ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica in data 29/03/2017 (prot. n. 3611);
 - approvazione del progetto in data 1/07/2017 (decreto n. 96);
 - annullamento dell'autorizzazione paesaggistica sull'originario progetto di costruzione del Porto Canale in data 22/06/2017 (nota della Capitaneria di Porto prot. n. 7030/17) e conseguente sospensione della procedura a seguito della nota dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato dell'11/07/2017 (prot. n. 7762/17);
 - parere dell'Ufficio Legislativo del MiBACT n. 35053 del 27/11/2017, riferito alla risoluzione della problematica mediante riedizione dell'autorizzazione paesaggistica ora per allora;
 - riunione della Conferenza dei servizi decisoria del 27/05/2019 e relativo provvedimento di adozione del 31/05/2019 (Decreto del Presidente n. 209);
 - opposizione da parte del MiBACT avverso il succitato provvedimento presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri del 7 giugno 2019;
- struttura l'analisi in 5 distinte parti: verifica dell'attualità dei vari strumenti di pianificazione (nazionali, regionali, provinciali e comunali) e normativi/legislativi; verifica dello stato dei vincoli e delle tutele naturalistiche e ambientali; analisi di coerenza con lo stato di pianificazione e vincoli nel caso si evidenzino modifiche sopraggiunte allo stato attuale rispetto al SIA; analisi del contesto ambientale/paesaggistico nel quale l'opera si inserisce, con riferimento alle componenti ambientali analizzate nello SIA, ai fini della verifica di eventuali modifiche dello stato dei luoghi; analisi degli impatti sulle componenti ambientali nel caso si evidenzino modifiche sopraggiunte allo stato attuale rispetto allo SIA;

CONSIDERATO che:

con riferimento al contesto ambientale di riferimento e alla verifica delle attualità degli strumenti di pianificazione

- nella Relazione tecnica di aggiornamento del contesto ambientale, il soggetto proponente, sotto la propria responsabilità, afferma che “non si riscontrano variazioni nelle caratteristiche generali del contesto di riferimento rispetto a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale” e fornisce una descrizione dettagliata del sistema portuale localizzato lungo il tratto di costa che si stende dal Nuovo Molo di Levante fino alla punta di Monte Arrubu, con un complesso e articolato complesso di scali, tra loro differenti per funzione, configurazione ed epoca di costruzione (Porto Vecchio, Porto Canale, Porto Petroli, composto dal Terminal Assemini e dal Terminal Sarroch-Foxi);
- si fornisce un aggiornamento del quadro pianificatorio a livello Regionale, Provinciale e Comunale, rispetto a quello preso in esame nello Studio di Impatto Ambientale (D.M. n. 102 del 3/06/2015), rilevando in particolare che non si riscontrano aggiornamenti rispetto a quanto riportato nello SIA:
 - per il Piano Regionale dei Trasporti (PRT), la cui proposta definitiva è stata approvata dalla Regione con deliberazione n. 66/23 del 27/11/2008;
 - per il Piano Urbanistico Provinciale – Territoriale di Coordinamento (PUP-PTC), approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 133 del 19/12/2002 e vigente dal 19/02/2004, con variante in adeguamento al PPR relativo all'ambito omogeneo costiero approvata con deliberazione C.P. n. 37 del 12/04/2010;
 - per il Piano Urbanistico Comunale (PUC), approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 59 del 5/11/2002 e n. 64 dell'8/10/2003, con aggiornamento variante approvata con deliberazione C.C. n. 124 del 19/12/2006 e n. 8 del 14/02/2007;
 - per il Piano Regolatore Territoriale dell'Area di Sviluppo di Cagliari (Piano CACIP), redatto dal Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale di Cagliari e approvato dall'Assessorato degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica della Regione Autonoma della Sardegna con determinazione n. 231/PT del 6/09/2001 (con successiva variante approvata con delibera n. 8844 del 13/11/2007);

- per il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), approvato con deliberazione della Giunta Regionale n. 36/7 del 5/09/2006;
- per il Piano di Tutela delle Acque (PTA), approvato con DGR n. 14/16 del 4/04/2006;

mentre per i seguenti Piani si riscontrano aggiornamenti con le conseguenze di seguito indicate:

- per il Piano Regolatore Portuale (PRP) del Porto di Cagliari, approvato con DGR n. 32/78 del 15/09/2010 (dichiarato poi nullo con DPR del 26/11/2013) e riapprovato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 18/13 del 20/05/2014, facendo rimanere valide tutte le considerazioni espresse nel parere del Servizio SAVI del 2010: non si riscontrano, quindi, variazioni della compatibilità del progetto rispetto al Piano;
- il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI), approvato con DPGR n. 67 del 10/07/2006, aggiornato con DPGR n. 35 del 21/03/2008 e in parte successivamente modificato e integrato con decreto del Presidente della Regione n. 121 del 10/11/2015, che ha portato poi alla pubblicazione di un testo coordinato delle N.A. del P.A.I., aggiornato a ottobre 2019: gli elaborati del Piano presentati nello SIA sono rimasti a oggi invariati e indicano che "l'area di intervento del progetto in questione non ricade all'interno delle aree a pericolosità idraulica e di frana" e pertanto non si riscontrano variazioni della compatibilità del progetto rispetto al Piano;
- il Piano Stralcio delle Fasce Fluviali, approvato come Progetto con DGR n. 48/11 del 30/12/2003 e in via definitiva dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Regione Sardegna con delibera n. 2 del 17/12/2015: il Piano, recepito poi nel PAI, indica che l'area di ponente del Porto Canale all'interfaccia con il mare ricade nella Fascia C geomorfologica, tracciata in base a criteri geomorfologici ed idraulici e per lo stesso "non si riscontrano incoerenze sulla disciplina di tutela rispetto al progetto";
- il Piano di Gestione del Rischio Alluvione (PGRA), approvato con DGR n. 2 del 15/03/2016: con riguardo alle mappe della pericolosità idraulica identificata nelle 3 classi P3, P2 e P1, si afferma che "l'area di intervento ricade nella classe P1, ovvero aree a pericolosità bassa per le alluvioni, con bassa probabilità di accadimento, corrispondenti ad aree inondabili da eventi con tempo di ritorno maggiore di 200 anni e minore o uguale a 500 anni", per cui "non si riscontrano incoerenze sulla disciplina di tutela rispetto al progetto";
- il Piano di Gestione del Distretto Idrografico della Sardegna, adottato con delibera del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino n. 1 del 25/02/2010 e approvato definitivamente mediante riesame e aggiornamento dallo stesso Ente con delibera n. 1 del 15/03/2016; il secondo Piano di Gestione delle acque del distretto idrografico della Sardegna è stato poi approvato con Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 27/10/2016 (pubblicato in G.U. n. 25 del 31/01/2017): l'area di studio ricade nel bacino Drenante Area Sensibile n. 1 Riu Cixerri a Stagno di Cagliari, con classe di stato ecologico raggiunta nel 2015 indicata come "sufficiente" per le acque di transizione e "buono" per le acque marino-costiere, con la conseguenza che "le modifiche non comportano una variazione della compatibilità del progetto rispetto al Piano" e quindi "non si riscontrano incoerenze sullo stato qualitativo dei corpi idrici rispetto a quanto riportato nello SIA";
- il Piano di prevenzione, conservazione e risanamento della qualità dell'aria ambiente, adottato con DGR n. 55/6 del 29/11/2005 e successivamente sostituito dal Piano di Qualità dell'Aria ambiente, con DGR n. 1/3 del 10/01/2017, alla luce dell'art. 21 del D. Lgs. 155/2010 e della delibera di Giunta Regionale n. 52/19 del 10/12/2013, che ha adottato la nuova zonizzazione e classificazione del territorio regionale ai fini della gestione della qualità dell'aria: dalla sostituzione del Piano non emergono incoerenze rispetto a quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale, con riferimento all'area di intervento;
- il Piano di Classificazione Acustica del territorio comunale di Cagliari, progettato in prima bozza nel giugno 2009 e approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 37 del 13/03/2016, dalla quale emerge che l'area di studio rientra nella classe III: anche in questo caso "le modifiche non comportano una variazione della compatibilità del progetto rispetto al Piano";

con riferimento alla verifica delle attualità del sistema dei vincoli e del regime di tutela ambientale

- la Relazione tecnica di aggiornamento del contesto ambientale evidenzia che non si rilevano modifiche rispetto a quanto valutato nello Studio di Impatto Ambientale, per quanto riguarda in particolare:
 - le perimetrazioni delle Aree Naturali Protette interessate dal progetto (a livello regionale l'Oasi di protezione faunistica e di cattura di Santa Gilla e Capoterra e a livello nazionale il Parco naturale Regionale Molentargius-Saline);
 - i siti Rete Natura 2000 ricadenti nelle vicinanze: a livello comunitario il SIC Stagno di Cagliari, Saline di Macchiareddu, Laguna di Santa Gilla e a livello nazionale ZPS Stagno di Cagliari, che ricade anche tra le zone umide di importanza internazionale (come sito Ramsar) e tra le Important Bird and Biodiversity Area (IBA); per tali siti allo stato attuale non si riscontrano modificazioni riguardo alle coerenze già indicate e trattate nell'ambito del progetto in esame (Quadro programmatico, contenuti e quadro ambientale dello Studio di Incidenza Ambientale);
 - le perimetrazioni delle aree sottoposte a vincoli di tipo paesaggistico-ambientale (quella relativa alla linea di costa della fascia di rispetto dei 300 metri ex D. Lgs. 42/2004, art. 142, comma 1, lettera a); quella degli immobili ed aree di notevole interesse pubblico ex D. Lgs. n. 42/2004, art. 136; e quella delle zone umide, tutelata come sito Ramsar Laguna di Santa Gilla), rispetto alle quali l'area di progetto non risulta interessata, essendo a esse esterna;
 - l'area sottoposta a vincoli di tipo storico-architettonico-culturale nella quale è presente la Chiesa di Sant'Efisio, posta all'interno della Corte di San Giorgino, rispetto alla quale l'area di progetto risulta esterna e sono previste comunque opere di mitigazione nell'ambito del procedimento di valutazione di impatto ambientale delle opere a mare del distretto della cantieristica;

con riferimento allo stato del contesto ambientale e paesaggistico attuale

- la Relazione tecnica di aggiornamento del contesto ambientale fa riferimento alle singole componenti ambientali, per ognuna delle quali si verifica "l'aggiornamento dei dati relativi allo stato di fatto dell'area di studio" e, successivamente, "in caso di modifiche sostanziali rispetto a quanto analizzato in sede di VIA", si effettua "la valutazione della compatibilità ambientale delle nuove condizioni" (p. 54);
- rispetto all'aggiornamento dei dati riferiti all'**Atmosfera**, nella Relazione il soggetto richiedente, sulla base del sistema di monitoraggio dell'ambiente urbano di Cagliari e del polo industriale di Sarroch, afferma che vi sono "rari casi di modesto inquinamento da particolato fine primario prodotto dal traffico veicolare", con uno stato della qualità dell'area giudicato come "discreto, anche in presenza di emissioni significative" e con una tendenza evolutiva giudicata in "progressivo peggioramento"; non sono riscontrate variazioni rispetto a quanto valutato nello SIA per ciò che concerne in particolare:
 - le temperature, con dati aggiornati dall'ARPAS nel Documento "Analisi delle condizioni meteorologiche e conseguenze sul territorio regionale nel periodo ottobre 2017-settembre 2018", senza grandi variazioni rispetto alla media di riferimento, "fatto salvo per un accentuarsi dell'effetto mare-terra che mostra massime inferiori nell'entroterra e superiori alla media lungo la costa" (p. 55);
 - la condizione anemometrica, con dati aggiornati al 2018, senza variazioni rispetto a quanto già valutato;
 - i fenomeni meteorologici, aggiornati dall'ARPAS nel citato documento riferito al periodo ottobre 2017-settembre 2018, con la rilevazione di valori più elevati della frequenza di piogge rispetto alla media riscontrata in periodi precedenti;
 - la qualità dell'aria, con dati aggiornati attraverso la rete di monitoraggio regionale (oggetto di adeguamento nel dicembre 2015 con il "Progetto di adeguamento della rete regionale di misura della qualità dell'aria", approvato con delibera della Giunta Regionale n. 50/18 del 7 novembre 2017), dalla quale emerge che nel periodo marzo-dicembre 2018 "la qualità dell'aria non presenta nell'agglomerato di Cagliari nessuna violazione normativa, con una significativa riduzione della criticità PM₁₀ rispetto alle precedenti annualità" (p. 63), così come specificamente nell'ambito portuale non si rilevano valori allarmanti di inquinamento atmosferico, pur in presenza di leggeri

- aumenti di valore nelle postazioni ivi collocate per alcuni parametri (PM₁₀ e PM_{2,5}), pur se di carattere sporadico;
- l'ambiente idrico acque superficiali, per il quale non si registrano aggiornamenti sui livelli qualitativi;
 - l'ambiente idrico acque marine, con monitoraggi relativi a stazioni prossime all'aria di progetto e campionature bimestrali, senza evidenza di particolari criticità o di variazioni sostanziali nelle interferenze rispetto allo Studio di Impatto Ambientale;
 - il suolo e sottosuolo, con nessun aggiornamento rispetto alle indagini effettuate in sede di redazione dello Studio di Impatto Ambientale (in particolare quelle per la caratterizzazione dei sedimenti marini provenienti dall'avamporto est del Porto Canale di Cagliari, svolte da ISPRA nel mese di aprile 2011 e dall'Università Politecnica delle Marche nel mese di luglio 2011) e l'assenza di variazioni sostanziali allo stato di fatto nelle interferenze individuate nello stesso Piano;
 - la vegetazione, la fauna e gli ecosistemi terrestri, con aggiornamenti disponibili solo per l'inquadramento botanico, in quanto in data 5 novembre 2019 è stato effettuato un sopralluogo ricognitivo presso la zona strettamente pertinente all'area di progetto, al fine di valutare lo stato degli habitat di interesse conservazionistico e delle specie del genere *Limonium* spp. individuati nello SIA e nella VINCA; da tale sopralluogo è emerso che ai fini dell'esecuzione del 1° lotto funzionale dell'opera realizzata nel Porto Canale (opere a terra, escluse dalla VIA) si è provveduto "a trapiantare tutto l'habitat prioritario 1510* *Limonium* spp presente nella zona dei lavori, nell'area dove deve essere realizzato il Parco della Chiesa di S. Efsio, come prescritto nella Determinazione n. 24032/Det. 825 del 24/09/2008 della Direzione Generale dell'Ambiente della Regione Autonoma della Sardegna" (p. 71); "le formazioni compromesse e che verranno eliminate con l'attuazione del progetto mostrano una bassa valenza dal punto di vista naturalistico e sono presenti con livelli di copertura decisamente esigui" (p. 74), mentre la frammentazione e il degrado che contraddistingue il tipo di vegetazione rinvenuta "fanno ritenere l'interferenza generata dalla realizzazione delle opere in progetto non significativa"(p. 74);
 - l'ecosistema marino, senza aggiornamenti allo stato di fatto rispetto a quanto riportato in termini di interferenze nello Studio di Impatto Ambientale;
 - il rumore, senza aggiornamenti rispetto ai dati delle indagini acustiche indicati nello Studio Impatto Ambientale e con l'ipotesi di una possibile diminuzione dei livelli di tale componente, a seguito della chiusura del Terminal Contenitori e della relativa assenza di movimentazioni;
 - la salute pubblica, con aggiornamenti sui dati della struttura della popolazione, che non modificano il quadro esaminato in sede di SIA (sono quindi fatte salve le interferenze individuate nello Studio circa tale componente);
 - il paesaggio, con riferimento al quale nella Relazione si afferma l'assenza di "variazioni sostanziali allo stato di fatto... e vengono fatte salve le interferenze e le proposte di mitigazione individuate nello Studio di Impatto Ambientale";

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- la Relazione tecnica di aggiornamento del contesto ambientale presenta la struttura e i contenuti sopra richiamati, con particolare riferimento alla verifica delle attualità degli strumenti di pianificazione, alla verifica delle attualità dei vincoli e dei regimi di tutela ambientale, all'analisi del contesto ambientale e paesaggistico attuale con lo stato di aggiornamento delle interferenze del progetto sulle varie componenti ambientali;
- il Soggetto richiedente, nella Relazione del Responsabile del procedimento, afferma che, a seguito delle ricevute "manifestazioni di interesse da parte di imprenditori del settore della cantieristica volte ad ottenere la concessione demaniale marittima di un'area da utilizzare per il refitting e la manutenzione di imbarcazioni di grosse dimensioni", sono state "introdotte lievi modifiche alla configurazione della bocca di accesso alla darsena, ampliandola di circa 50 metri e riducendo conseguentemente la banchina sud"

(come raffigurato nella figura riportata nella Relazione a pag. 2), in modo da rendere agevole l'ingresso di dette imbarcazioni all'interno della darsena prevista e consentir loro di raggiungere i cantieri navali;

- nella medesima Relazione del Responsabile del procedimento si afferma anche di aver prevista una maggiore profondità di infissione delle palancole, per offrire una maggiore resistenza all'ormeggio di dette imbarcazioni e non precludere in futuro una maggiore profondità dei fondali...”;
- le modifiche descritte nella citata Relazione, pur comportando una variazione del quadro economico dell'intervento, sono ritenute ininfluenti per loro natura sull'impatto ambientale dell'opera: l'infissione delle palancole ad una maggiore profondità, infatti, “non ha rilevanza in termini ambientali, mentre la riduzione della lunghezza della banchina, necessaria per allargare la bocca di ingresso alla darsena, produce un contenimento dimensionale dell'opera”;
- la configurazione aggiornata del progetto definitivo dei lavori in questione, che ha ottenuto nella conferenza dei servizi del 2/03/2017 l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D. Lgs. n. 42/2004 e che è stata poi approvata dal Soggetto Richiedente con il decreto n. 96 dell'1/06/2017, ha comportato nel quadro economico dell'intervento un aumento dell'importo dei lavori (dovuto principalmente alla maggior lunghezza delle palancole) di € 1.715.468,10, corrispondente ad un incremento percentuale del 6% circa, portando il costo complessivo dell'opera a € 31.325.179 dall'originario importo di € 29.560.133,32;
- sempre nella Relazione del Responsabile del procedimento è riportata una esaustiva Tabella di confronto, per macrocategorie, tra i rispettivi computi metrici estimativi dei lavori, con evidenza delle differenze delle voci non previste nel progetto sottoposto a procedura di VIA e delle variazioni intervenute in alcune voci;
- le modifiche progettuali introdotte nel periodo intercorrente tra il decreto di compatibilità ambientale e la presentazione dell'istanza di proroga non appaiono di rilevanza tale da sollecitare per le stesse una nuova procedura di valutazione di compatibilità ambientale;
- le prescrizioni Ante operam relative alla fase di progettazione esecutiva, in particolare quelle ai numeri 1, 6, 14 e 19, contenute nel decreto VIA n. 102 del 3/06/2015, per le quali non risulta essere stata fatta istanza di verifica di ottemperanza al MATTM, risultano ovviamente ancora valide e da ottemperare prima dell'inizio dei lavori;
- le motivazioni per la proroga richiesta risiedono esclusivamente nell'impossibilità di dare avvio alle procedure di pubblica gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della esecuzione dei lavori, a motivo del fatto che il Consiglio di Stato, con sentenza n. 22 del 2000 ha annullato il nulla osta paesaggistico del 1981 relativo alla realizzazione del compendio del Porto Canale di Cagliari; preso atto della mancanza di nulla osta paesaggistico e della sospensione della procedura a seguito della nota dell'Avvocatura distrettuale dello Stato in data 11/07/2017, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna si attivava per dar corso al processo di riedizione dell'autorizzazione paesaggistica del Porto Canale di Cagliari, con tutte le opere di mitigazione e compensazione previste e richiamate nel decreto di VIA; la Conferenza dei Servizi, in data 27/05/2019, si pronunciava favorevolmente per la riedizione di tale autorizzazione paesaggistica e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna procedeva a recepire tale parere favorevole e ad adottare la delibera conseguente con il decreto n. 209 del Presidente della medesima Autorità in data 31/05/2019; avverso tale decreto poneva opposizione il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (mediante il proprio Direttore Generale) presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 7/06/2019;
- il Consiglio dei Ministri, ai sensi dell'art. 14-quinquies della legge n. 241 del 7 agosto 1990, in data 22 luglio 2020, ha deliberato il rigetto dell'opposizione formulata avverso il decreto dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna n. 209 del 31/05/2019, recante la determinazione conclusiva della conferenza dei servizi per la riedizione dell'autorizzazione paesaggistica del compendio del Porto Canale di Cagliari, a norma dell'art. 146 del D. Lgs. n. 42 del 2004 e l'approvazione delle relative opere di mitigazione e compensazione;
- si può reputare, pertanto, come superato il fatto ostativo all'avvio delle procedure di pubblica gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori relativi al progetto definitivo approvato con decreto dell'Autorità suddetta n. 96 del 1° luglio 2017;

- l'onere contributivo di cui al Decreto interministeriale n. 1 del 4/01/2018 è stato assolto tenendo conto del nuovo importo dei lavori (€ 31.325.179,00) previsto nel quadro economico aggiornato con il decreto n. 96/2017 del Soggetto richiedente;

la Commissione Tecnica di Verifica Ambientale – VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

In considerazione di quanto riportato nella Relazione tecnica di aggiornamento del contesto ambientale fornita dal soggetto richiedente Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, della Relazione del Responsabile unico del procedimento sullo stato dei luoghi e sul quadro economico dell'intervento, così come modificato rispetto a quello originariamente presentato in sede di valutazione di compatibilità ambientale per effetto di un aggiornamento della configurazione da giudicarsi non influente sull'impatto ambientale dell'opera, si può concedere la proroga di cinque anni del termine di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 102 del 3/06/2015 relativo al Progetto di "Realizzazione del 2° lotto funzionale - opere a mare – del distretto della cantieristica presso l'avamporto est del Porto Canale nel Porto di Cagliari", poiché si possono ritenere confermate le analisi e le valutazioni già effettuate in merito al progetto di che trattasi nell'ambito della procedura nazionale di valutazione di impatto ambientale, ferma restando la necessità che:

1. si proceda nel periodo di proroga ad ottemperare a tutte le prescrizioni previste nel decreto citato, a partire da quelle indicate per la fase ante operam – progettazione esecutiva e poi per le altre, con particolare attenzione alle attività di monitoraggio previste nella prescrizione n. 16 riguardanti l'habitat della specie del genere *Limonium* spp., prevedendo un monitoraggio semestrale e l'esecuzione di ogni intervento utile al mantenimento in buono stato di conservazione delle piante delle specie trapiantate quale habitat prioritario 1510* *Limonium* spp, dalla zona dei lavori all'area dove deve essere realizzato il Parco della Chiesa di S. Eufisio, come prescritto nella Determinazione n. 24032/Det. 825 del 24/09/2008 della Direzione Generale dell'Assessorato all'Ambiente della Regione Autonoma della Sardegna
2. si provveda a procedere nel rispetto della pianificazione aggiornata vigente con riferimento a tutte le componenti ambientali e paesaggistiche già considerate in sede di Studio di Impatto Ambientale ed oggetto di possibili interferenze con il progetto in questione.

Il Presidente

Ing. Luigi Boeri

