



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

DEC/DSA/2005/00385

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377 e successive modifiche ed integrazioni";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 23 gennaio 2004 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto definitivo del banchinamento lato Sud del bacino di evoluzione del Porto Canale (Porto industriale) da realizzarsi in Comune di Cagliari (CA), presentata dall'Autorità Portuale di Cagliari con sede in Stazione Marittima - Molo Sanità 09124 Cagliari, acquisita in data 1 luglio 2003, con protocollo n. 7598/VIA, pubblicata sui quotidiani L'UNIONE SARDA e IL SOLE 24 ORE in data 1 luglio 2003;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa Autorità Portuale di Cagliari, acquisita in data 23 giugno 2004, con protocollo n. 14840;

VISTA la nota n. 8409 della Regione Sardegna dell'11 marzo 2004, pervenuta il 23 marzo 2004, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/408/1330/2003 del Ministero per i beni e le attività culturali del 15 gennaio 2004, pervenuta in data 3 febbraio 2004, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 623 positivo con prescrizioni formulato in data 30 settembre 2004, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Autorità Portuale di Cagliari;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A., del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- in attuazione della Legge 84/94, il Porto Canale ricade all'interno della circoscrizione territoriale della Autorità Portuale di Cagliari, che d'intesa con il Comune di Cagliari ha redatto le linee guida per il nuovo Piano Regolatore Portuale, recepite dall'Amministrazione Comunale mediante apposita delibera di Consiglio. Il Piano Operativo triennale definisce gli indirizzi di sviluppo, gli obiettivi generali e quelli specifici che sostanziano lo scenario di assetto prefigurato e gli interventi previsti.

Per quanto segnatamente riguarda il Porto Canale, oltre agli interventi di dragaggio del bacino e dell'avamposto ed alle opere di potenziamento della infrastrutturazione primaria degli avamposti, il POT prevede i "nuovi banchinamenti lato Sud-Ovest", in quanto che *«il completamento dell'infrastrutturazione del porto industriale, rappresenta una delle condizioni necessarie affinché possano ivi trasferirsi i traffici commerciali dal porto vecchio di Cagliari, essendo la banchina esistente destinata esclusivamente al transhipment dei contenitori»;*

- sono stati esaminati i seguenti piani;
 - piano Generale Trasporti;
 - piano Regionale Trasporti – Aggiornamento;
 - piano Regionale delle Merci – Pre rapporto finale;
 - piano Territoriale Paesistico n. 11 Marganai;
 - piano Urbanistico Provinciale di Cagliari;
 - i PSIC regionali approvati con decreto del Ministero dell'Ambiente 3.4.2000 n. 65 inviato con nota del medesimo Ministero alla Comunità Europea in data 01.04.2004;
- l'area di intervento è:
 - inclusa all'interno dell'ambito di tutela di grado "2d" del Piano Territoriale Paesistico n. 11 Marganai, comprendente *«le aree già antropizzate e compromesse, pur se caratterizzate dalla presenza di emergenze meritevoli di essere tutelate e preservate; in esse l'attività di trasformazione deve accompagnarsi a quella di recupero, restauro e riqualificazione»*, all'interno del quale è consentita l'utilizzazione del territorio ai fini tecnologici ed infrastrutturali (Categoria D);
 - esterna alla zona umida di valore internazionale denominata "Stagno di Cagliari", detta anche Stagno di S. Gilla o saline di Macchiareddu, istituita ai sensi e per gli effetti del DPR 13 Marzo 1976 n. 488 relativo alla Convenzione di Ramsar;
 - esterna alla Zona di Protezione Speciale (ZPS) "Stagno di Cagliari" con codice ITB044003; secondo quanto risulta dalla proposta di perimetrazione;
 - inclusa all'interno del Sito di Interesse Comunitario pSIC "Stagno di Cagliari, saline di Macchiareddu, Laguna di Santa Gilla", con codice Natura 2000 ITB000023, anche se attualmente la Regione Sardegna ha dato avvio alle procedure necessarie per una sua riconferma tesa allo stralcio dell'area del Porto Canale;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- inclusa all'interno della Oasi faunistica "Santa Gilla", avente rilevanza esclusivamente sui tempi e sui modi della attività venatoria;
 - inclusa all'interno della Riserva naturale "Santa Gilla", anche se si può ritenere che tale inclusione non abbia più rilevanza a seguito della decadenza delle misure di salvaguardia e della successiva istituzione delle zone speciali di conservazione di cui alle due citate direttive della Comunità Europea;
 - esterna alle aree interessate da vincoli paesaggistici ed ambientali;
- non vi sono incoerenze tra i piani ed i programmi e l'intervento in esame, precisando, al riguardo, che, ai sensi dell'art. 3, comma 1, del DPCM 27 dicembre 1988, è escluso che il giudizio di compatibilità ambientale abbia ad oggetto i contenuti degli atti di pianificazione e programmazione, nonché la conformità dell'opera dei medesimi;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

gli obiettivi del progetto sono riassumibili in:

- riqualificazione delle aree urbane circostanti attraverso la rimozione dei fattori di degrado, quali il traffico dei mezzi pesanti ingenerato dalle attività portuali e la dispersione in atmosfera delle polveri dovute alla movimentazione delle merci alla rinfusa;
- valorizzazione delle risorse potenziali proprie dell'area urbana antistante il Porto Vecchio, mediante la introduzione di nuove funzioni qualificanti ed il recupero morfologico delle aree portuali;
- riordino dei flussi di traffico all'interno del Porto Vecchio, distinguendo in maniera precisa le aree adibite al traffico passeggeri da quelle destinate al traffico merci;
- potenziamento della capacità operativa del porto rispetto ai traffici Ro Ro, attraverso l'incremento del numero di attracchi disponibili;
- creazione delle precondizioni funzionali atte a destinare gli specchi acquei antistanti il Porto Vecchio ai traffici crocieristici e diportistico;
- l'intervento è costituito da tre elementi principali: banchina, piazzali operativi a tergo della banchina, piazzale di manovra. La nuova banchina, imbasata alla quota di -16 m, ha una estensione complessiva pari a 500 metri ed una larghezza totale di circa 20 metri. Dal punto di vista tecnico-costruttivo, è del tipo detto "danese", costituita cioè da una paratia di contenimento vincolata in testa ad un impalcato, a sua volta imbasato su pali verticali ed inclinati, avente la funzione sia di tirante della paratia che di struttura destinata a sopportare i carichi verticali. I piazzali operativi, posti a tergo della banchina, hanno una larghezza, derivante dalle indagini geognostiche preventivamente condotte, pari a 30 metri ed una estensione complessiva eguale a quella della banchina; data la natura dei terreni, si prevede una "bonifica" dei terreni con pali di ghiaia $\phi 600$, posti ad interasse di 2.50 m in direzione longitudinale (rispetto al fronte di banchina) e di 3 metri in direzione trasversale;

- nell'ambito della progettazione di tipo ambientale sono stati forniti elementi per l'inserimento paesaggistico – ambientale relativo al banchinamento, attraverso interventi a verde idonei al contesto territoriale interessato. La progettazione è stata impostata sulla conoscenza del territorio e sulla scelta delle specie idonee alla vocazione naturalistica dei luoghi;
- i criteri principali su cui si è impostata la progettazione sono:
 - la ricucitura del margine dello Stagno di Cagliari rispetto al Porto Canale, che consenta di stabilire una continuità ecologica tra i raggruppamenti vegetali esistenti,
 - la rinaturazione del nodo stradale, che oltre ad una funzione di tipo ecologico, rimarca la connotazione paesaggistica dell'elemento nodale;
- le tipologie di intervento previste sono quattro:
 - a) prato cespugliato, previsto nelle aree intercluse delle rotatorie facenti parte dello svincolo, a superficie più modesta, e nelle vicinanze dell'accesso al piazzale di manovra;
 - b) formazione arbustiva aperta, nel medesimo svincolo della S.S. 195, laddove la maggiore disponibilità di spazio consenta la sistemazione di arbusti con chioma più ampia;
 - c) fascia arborea – arbustiva ampia circa 8 – 10 m, prevista lungo la strada 195, con la funzione di ricucitura con gli elementi vegetali esistenti, di tipo naturale o di impianto antropico (fascia di rimboschimento in località Sa Illetta), differenziata dal punto di vista strutturale e specifico, in modo da incrementare il valore paesaggistico del territorio in cui si inseriscono;
 - d) fascia arbustiva, in proseguimento della fascia arborea – arbustiva, all'interno del piazzale di manovra, ampia circa 5 m, costituita soltanto da specie a portamento arbustivo (lentisco, corbezzolo, mirto), che ne limitano l'ingombro;
- oltre agli interventi a verde, è stata posta l'attenzione alla tutela delle acque da possibili elementi inquinanti provenienti dalla pavimentazione portuale o connessi ad eventi accidentali. Al fine di evitare un'infiltrazione nel sottosuolo o nelle acque superficiali si prevede la realizzazione di un sistema di raccolta delle acque di un presidio idraulico per il trattamento delle acque prima della loro immissione nei corpi idrici ricettori, composto da un dissabbiatore, in grado di far depositare il materiale grossolano trasportato in sospensione dalle acque, successivamente aspirare dal fondo del dissabbiatore, mediante pompe ad iniezione d'aria (air-lift) e trasferire in apposito cassone per lo smaltimento in discarica autorizzata come rifiuto speciale; un tronco di controllo, intermedio che in caso di malfunzionamenti consente di oltrepassare la vasca di disoleazione garantendo il recapito delle acque chiarificate, e un disoleatore, con funzione di separatore di olii;
- il sito di cantiere sarà collocato nell'area in cui si prevede la sistemazione della banchina e il piazzale di manovra ad esso contiguo, mentre per quanto concerne la parte a mare, si provvederà alla delimitazione mediante boe, del tratto prospiciente la linea di riva, fino alla linea batimetrica di -16 metri; l'area è caratterizzata da bassi livelli di naturalità con consorzi vegetali di natura antropica tipica di aree degradate;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- per l'assenza di ricettori sensibili, sia nell'intorno ristretto dell'area di cantiere che in quello più vasto si può escludere che le attività di cantiere potranno determinare effetti negativi sulla salute della popolazione locale, in ragione della compromissione del clima acustico e della qualità dell'aria. Il livello di servizio delle infrastrutture, che garantiscono l'accessibilità alle aree di cantiere non è tale da determinare in fase di cantiere un peggioramento delle attuali condizioni di traffico;
- a seguito anche dei risultati delle analisi ambientali eseguite gli obiettivi predefiniti sono da considerarsi perseguiti;

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

- l'opera è inserita in un ambito già modificato rispetto alla sua vocazione dei luoghi, ma l'appartenenza al sito di importanza comunitaria ha condotto ad una maggiore attenzione alle eventuali interferenze sulla componente naturalistica e più precisamente sugli habitat e sulle specie segnalati nei siti;

in merito all'inquinamento atmosferico:

- la trattazione della componente atmosfera è articolata in caratterizzazione dello stato attuale, e analisi delle tematiche chiave con relative conclusioni;
- per l'analisi dello stato attuale sono stati rilevati i seguenti parametri meteorologici riferiti alla stazione più vicina al Porto Canale, Cagliari Elmas: temperatura, precipitazioni, umidità relativa, condizioni anemometriche; lo stato attuale della qualità dell'aria è stato caratterizzato sulla base dei dati delle predette centraline fisse caratterizzata dai dati relativi al Biossido di zolfo, al Biossido di azoto, alle Particelle sospese totali, sono quindi state evidenziate condizioni critiche;
- per la definizione dello stato futuro sono state considerate: la relazioni con i flussi di traffico a mare; le relazioni con i flussi di traffico a terra; ledotazione di macchinari per la movimentazione delle merci;

in merito all'ambiente idrico:

- non vi sono azioni previste dal progetto che vanno a modificare il reticolo idrico superficiale;
- il progetto prevede, infatti, un impianto di raccolta e depurazione delle acque dei piazzali, dimensionato come sopraddetto. L'impianto recapita le acque nella parte terminale di un canale di immissione delle acque superficiali nel porto canale;

in merito al suolo e sottosuolo:

- il Porto Canale, pur essendosi inizialmente configurato come elemento di discontinuità morfologica, ad oggi può considerarsi parte integrante dell'intero sistema e le opere in progetto non introducono di fatto variazioni sostanziali rispetto alla attuale configurazione del bacino artificiale. Per quanto attiene gli aspetti litologici, l'area è costituita da terreni di riporto depositati nel corso delle operazioni di scavo del Porto Canale e che, al fine di operare una loro preventiva costipazione, il progetto prevede una "bonifica" attraverso la posa in opera di pali di ghiaia con Φ 600;

in merito alla vegetazione, flora e fauna:

- la caratterizzazione dello stato attuale ha permesso di dedurre che l'attuazione della banchina e del piazzale di manovra si realizza in un'area a basso grado di naturalità, modificata da riporti e colmate su cui sono insediate formazioni erbacee tipiche di aree degradate e da lembi di formazioni vegetali ad alofite perenni. La continuità ecologica non risulta essere compromessa in quanto l'area di intervento risulta già nettamente separata dal sistema lagunare dalla S.S. 195;
- la sottrazione diretta di habitat per la fauna locale è di modesta entità, considerata la superficie realmente occupata dall'opera e le caratteristiche del popolamento animale, costituito in prevalenza da specie antropofile e ad ampia diffusione, per questo poco sensibili alle, seppure minime, variazioni in atto;
- il sito pSIC ITB000023 denominato "Stagno di Cagliari, Saline di Macchiareddu, Laguna di Santa Gilla", è esteso per una superficie di 6077 ha, con un'altitudine media di 3 m: caratterizzato dalle steppe salate (Limonietalia); dalle perticaie alonitrofile iberiche (Pegano Salsoletea); dai pascoli inondati mediterranei (Juncetalia maritimi); dalle lagune; dagli erbari di Posidonie; dalle dune mobili embrionali;
- sono state esaminate in dettaglio le specie animali, in particolare uccelli acquatici dell'area stagnale, incluse negli allegati delle direttive comunitarie;

in merito al paesaggio:

- la definizione delle potenziali alterazioni dello stato ante-operam ha considerato la tipologia di contesto in cui l'opera si inserisce, la tipologia di opera, le condizioni percettive. Per quanto riguarda gli aspetti tecnico-costruttivi, la realizzazione della banchina e dei piazzali di movimentazione delle merci, non comporta delle modifiche dei rapporti scalari preesistenti, per la modesta superficie dell'opera e l'assenza di uno sviluppo in altezza gli unici elementi verticali previsti di altezza pari a circa 30 metri dal piano banchina sono le gru, posizionate in direzione normale al fronte di banchina, che, essendo coerenti con l'attuale configurazione delle strutture meccaniche presenti, non rappresentano una occlusione del campo visuale, sia dal mare, che da terra;
- in considerazione della mancanza di interferenze dal punto di vista paesaggistico, gli interventi di mitigazione sono suggeriti al fine di integrare i rapporti fra gli ambiti che costituiscono la struttura del paesaggio e di evidenziare i punti nodali delle aree di svincolo. Nello specifico gli interventi lungo l'asse infrastrutturale della strada statale n. 195 accentuano questo segno sul territorio al fine di realizzare una netta separazione tra l'ambito del Porto Canale, in cui sono chiari i caratteri di tipo antropico che lo contraddistinguono, e gli ambiti seminaturali della laguna e urbanizzati della città di Cagliari;
- il percorso che non verrà eseguito dai mezzi pesanti, stimati in media pari a 126 al giorno, è di circa 6 km e che le attività del porto potranno essere realisticamente attive per 260 giorni all'anno, si può affermare che l'intervento comporta una riduzione di emissioni annue;



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

- confrontando i valori in relazione alla capacità dell'infrastruttura, affinché non si verifichi un aumento del valore di emissione globale nel passaggio dalla configurazione ante operam a quella post operam, si rileva necessario che il traffico leggero presenti un aumento numerico pari al 67,26% del numero di mezzi pesanti che attualmente caratterizza il tratto extraurbano.
In altre parole, in luogo dei 126 autocarri/giorno di origine portuale, una volta realizzata la nuova banchina, potranno viaggiare 84 veicoli/giorno in più senza aumentare le concentrazioni degli inquinanti;
- non sono state riscontrate interferenze nei confronti dell'ambiente idrico, in quanto si tratta di una ridotta modifica dell'assetto costiero, in un contesto già antropizzato, con livelli di naturalità alquanto bassi;
- relativamente al rischio di contaminazione delle acque, sono state previste le seguenti misure di mitigazione, già evidenziate ed in particolare:
 - per la parte di pavimentazione più prossima alla banchina (fascia di 30 metri), le acque vengono raccolte ed inviate ad un presidio idraulico per il loro trattamento, mentre per le acque relative alla seconda fascia sono raccolte da un canale perimetrale e portate al presidio idraulico;
 - gli eventuali eventi accidentali per la prima fascia sono trattati in sicurezza, mentre l'eventuale incidente relativo alla seconda fascia avrà necessità di un intervento di bonifica del riempimento sottostante la pavimentazione realizzata in betonelle;
- sarà opportuno che in sede di successive fasi di progetto siano attentamente analizzati e dimensionati gli impianti e si ritiene più opportuno che le acque di recapito siano immesse direttamente nel porto senza interessare il canale;
- per quanto riguarda gli aspetti geomorfologici e litologici, l'opera in progetto non determina modificazioni sostanziali in ragione della entità e tipologia degli interventi e delle caratteristiche dei luoghi. Per quanto attiene le variazioni della salinità della falda sotterranea, ovvero per il profilo idrogeologico e l'andamento dell'interfaccia del "cuneo salino", la realizzazione delle diverse strutture e la messa in posto dei pali, prevedendo la esecuzione di scavi allo scopo di livellare la base d'appoggio, che sarà ribassata di circa 2 metri, potrà determinare un locale lieve arretramento dell'interfaccia in direzione dell'entroterra, in corrispondenza della sola area portuale. La modifica, di modesta e locale entità, dovrà essere ulteriormente contrastata mediante la ricarica della falda costiera, ottenuta tramite l'immissione di acque dolci derivanti dal riutilizzo delle acque di piazzale preventivamente depurate. Il trattamento di depurazione avviene attraverso l'utilizzo di vasche, disoleatori e biofiltri, mentre la immissione è ottenuta mediante una rete di dispersione;

valutato altresì che in merito alle specie segnalate e al pSIC:

- la caratterizzazione del sito di progetto, costituito da coperture erbacee discontinue tipiche di aree degradate ha permesso di escludere l'interferenza con gli habitat di interesse comunitario per i quali è stato istituito il pSIC. La nuova banchina si va ad inserire in una posizione relativamente marginale dell'area protetta tale da non determinare interferenze significative sugli equilibri del sistema naturale del sito. Inoltre la superficie occupata dall'opera, pari a circa 32000

m², corrisponde circa allo 0.05% del pSIC, per cui la sottrazione di suolo è da considerarsi di modesta entità;

- l'incidenza nei confronti delle specie segnalate nel sito è stata valutata sulla base dell'interferenza rispetto all'ecosistema di appartenenza, all'interruzione di percorsi, alla sottrazione di specie e al disturbo indotto da emissione di rumore, sollevamento di polveri, intrusione visuale.

Dallo studio effettuato si evince che le interferenze risultano pressoché nulle o trascurabili, l'habitat frequentato dalla maggior parte di esse è quello lagunare, che non subirà alterazioni a seguito della realizzazione e dell'esercizio dell'opera.

In considerazione della piccola superficie dell'area di intervento, si può ritenere che nel caso di specie di interesse comunitario, che frequentano e si riproducono nella zona del Porto Canale, come raganella sarda tra gli Anfibi e fraticello tra gli Uccelli, l'interferenza con l'habitat, intesa come sottrazione di risorse (spazio, cibo, riparo) e interruzione di percorsi, non sia significativa e che quindi l'incidenza, sulla base dei suddetti parametri, sia da considerarsi trascurabile;

- il disturbo legato alla movimentazione dei mezzi in fase di cantiere è da considerarsi esiguo, in considerazione sia dell'entità del rumore emesso, che della capacità ad abituarsi delle specie frequentatrici di tali luoghi già costituiti dalla presenza di attività antropiche, per la ricerca di cibo e di siti di nidificazione idonei. Per la realizzazione della banchina la sistemazione dei pali avverrà con perforazione a rotazione, in modo da non costituire una sorgente di rumore; il calcestruzzo impiegato per la messa in opera delle strutture della banchina, inoltre, sarà trasportato da un altro sito per cui non sarà predisposto un impianto di betonaggio in loco. Per quanto riguarda la possibilità di disturbo provocato dalle emissioni di polveri in fase di cantiere, la provenienza dei venti da NW, permette di escludere il danneggiamento di formazioni vegetali e, di conseguenza delle specie animali presenti. Lo studio ha comunque individuato la sistemazione di una fascia arborea - arbustiva lungo la SS 195 a funzione di filtro nei confronti delle polveri;
- per quanto concerne la fase di esercizio, la delocalizzazione delle attività dal Porto Vecchio alla nuova banchina del Porto Canale, non implica un incremento delle merci in gioco, né, di conseguenza, un incremento dei traffici sulla rete viaria interessata; inoltre gli archi della rete viaria compresi tra Via Roma e lo svincolo della SS 195 saranno scaricati dal traffico pesante di origine portuale. In conclusione si può affermare che le specie animali frequentatrici dell'area di studio, già adattate a vivere in un habitat caratterizzato da livelli sonori propri delle attività portuali e dell'esercizio della rete viaria, non subiranno in fase di esercizio dell'opera un disturbo indotto dai traffici di origine portuale, in quanto il tratto in attraversamento dello stagno subirà un decremento della pressione antropica, mentre per il restante percorso il clima acustico resterà pressoché invariato;
- l'analisi della caratterizzazione ecosistemica e la localizzazione del sito di progetto, non ha fatto riscontrare interferenze rispetto alle caratteristiche funzionali del sistema, in ragione del modesto livello di naturalità e di complessità delle biocenosi presenti;
- la localizzazione dell'area di intervento, unita alle dimensioni e alla tipologia dell'opera in progetto, non fa prevedere la frammentazione di sistemi ambientali, già semplificati dal punto di



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

vista ecologico, che manterranno sostanzialmente la propria integrità, né particolari interferenze rispetto alle dinamiche ecologiche in atto tanto del sistema lagunare, quanto del sistema marino;

- l'incidenza dell'opera è da ritenersi nulla sia nei confronti degli habitat inclusi nell'Allegato I della Direttiva Habitat, che non sono localizzati nel sito di progetto in cui si prevede la realizzazione della banchina portuale, né nei confronti delle specie faunistiche, rispetto alle quali non si prevede sottrazione di risorse (spazio, cibo, riparo), interruzione di percorsi, né disturbo acustico indotto durante la fase di cantiere e durante la fase di esercizio dai traffici di origine portuale;
- sulla base dei livelli presi come riferimento (limite di 70 dBA per il periodo diurno e 60 dBA per il periodo notturno, in termini di Leq) e delle situazioni riscontrate in realtà analoghe ne deriva che l'opera in oggetto non implica condizioni acustiche tali da generare interferenze significative.

Per contro invece valgono le considerazioni già eseguite anche per la componente atmosfera in termini di decongestionamento dell'area vasta ed in particolare dell'area urbana dalla quale si allontanano le attività portuali che saranno trasferite nel nuovo sito. Tutto il traffico indotto non interesserà più l'area urbana in quanto i veicoli pesanti connessi con le attività in oggetto potranno direttamente accedere all'area portuale del nuovo bacino, senza necessariamente dover entrare, come all'attualità, nel contesto urbano;

- il beneficio derivante dalla delocalizzazione delle attività di movimentazione delle rinfuse solide connessa alla realizzazione della nuova banchina presso il Porto Industriale e dalla conseguente eliminazione del traffico veicolare pesante di origine portuale, si traduce in un incremento capacitivo delle infrastrutture viarie che, a parità di sezione viaria e di inquinamento acustico prodotto ("capacità ambientale acustica"), potranno sopportare un aumento del 330% dei flussi veicolari leggeri;
- in considerazione del degrado formale e funzionale dell'area di intervento, dove, dal punto di vista insediativo si rileva la presenza di frange urbane attestate lungo la vecchia statale 195 in stato di quasi totale abbandono, nonché, dal punto di vista naturalistico, dove la vegetazione non presenta caratteri di particolare valenza ambientale, l'inserimento dell'opera in esame non costituisce un elemento di compromissione delle qualità percettive di tale paesaggio;

CONSIDERATA la nota n. 8409 della Regione Sardegna dell'11 marzo 2004, pervenuta il 23 marzo 2004, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- 1) *la piantumazione delle essenze vegetali dovrà essere coerente con quanto previsto nella scheda relativa al pSIC ITB 040023 denominato "Stagno di Cagliari, Saline di Macchiareddu, Laguna di Santa Gilla;*
- 2) *dovrà essere tenuta in considerazione la determinazione del Direttore del Servizio Conservazione della Natura dell'assessorato della Difesa dell'Ambiente n. 2500 del 28/10/2003 relativa ai lavori di approfondimento del canale di accesso, dell'avamposto e del bacino operativo del porto canale di Cagliari;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/408/1330/2003 del 15 gennaio 2004, pervenuto in data 3 febbraio 2004, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali:

“Con apposita istanza del 30 giugno 2003, ricevuta il 01/07/2003 ed acquisita agli atti al n. ST/408/23867 del 08/07/2003, l’Autorità Portuale di Cagliari, ha richiesto la pronuncia di compatibilità ambientale ex art. 6, Legge 8 luglio 1986 n. 349, per il progetto relativo al Banchinamento del lato sud del bacino di evoluzione del Porto Canale di Cagliari (Porto Industriale).

In merito all’intervento, la Soprintendenza B.A.P.P.A.S.D.A. di Cagliari e Oristano con nota prot. n. 12059 del 29/09/2003, qui pervenuta in data 03/10/2003 ed acquisita agli atti con prot. n. ST/408/33184 dell’08/10/2003, ha espresso, per quanto di competenza, parere favorevole alla realizzazione dell’intervento indicato in oggetto.

Inoltre la Soprintendenza per i Beni Archeologici di Cagliari e Oristano con nota prot. n. 6325 del 28/07/2003; 7999 del 07/10/2003; n. 9663 del 03/12/2003, ha espresso parere favorevole alla realizzazione delle opere previste, anche a seguito della collaborazione intercorsa tra l’Autorità Portuale di Cagliari circa l’inserimento nel Capitolato speciale d’Appalto delle indicazioni fornite dalla Soprintendenza medesima in merito alla possibile individuazione, durante i lavori, di reperti o contesti archeologici.

La Soprintendenza ha altresì precisato che l’eventuale scoperta di reperti, al di là del loro valore, dovrà essere comunque documentata e contestualizzata, indicando condizioni di ritrovamento, profondità della giacitura ed ogni elemento utile a ricostruire tempie modi del deposito. Ulteriori indicazioni operative potranno essere fornite direttamente, secondo la necessità che potranno presentarsi di volta in volta.

*Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, ed in conformità dei pareri espressi dalle Soprintendenze competenti, ritiene di poter esprimere **parere favorevole** alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale per la realizzazione delle opere descritte in oggetto con l’assoluto rispetto delle valutazioni e prescrizioni espresse dalla Soprintendenza Archeologica di Cagliari con le note di cui sopra.*

In particolare si ritiene di sottoporre la validità del presente parere favorevole al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- *la Soprintendenza Archeologica di Cagliari dovrà essere informata con congruo anticipo*



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

dell'inizio dei lavori, in particolare di quelli che prevedono qualsiasi tipo di scavo. In tal modo detta Soprintendenza potrà predisporre la sorveglianza delle opere. In caso di rinvenimento di materiali archeologici o strutture murarie comunque antiche dovrà essere immediatamente informata la Soprintendenza Archeologica e i lavori dovranno essere sospesi fino all'arrivo di personale della stessa, provvedendo nel frattempo alla conservazione dei reperti (art. 87 del T.U. approvato dn D.L.vo 29/10/1999 n. 490)".

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al banchinamento lato Sud del bacino di evoluzione del Porto Canale (Porto industriale), da realizzarsi in Comune di Cagliari (CA), presentata dall'Autorità Portuale di Cagliari a **condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) l'impianto di trattamento delle acque di prima pioggia dovrà prevedere un idoneo sistema di accumulo in modo tale che, previo opportuno trattamento, le acque possano essere recapitate direttamente nel bacino portuale;
 - b) sia redatto un progetto esecutivo dell'intervento di inserimento ambientale proposto quale mitigazione delle opere da realizzare che tenga conto del rapporto che le stesse hanno con la limitrofa viabilità e che possa rivestire anche un ruolo di riqualificazione dell'area di colmata sulla quale avviene l'intervento, secondo le linee direttrici definite dallo studio di impatto ambientale;
 - c) sia previsto un piano di monitoraggio con rilievi ante, durante e dopo la realizzazione dei lavori e che riguardi almeno le seguenti componenti:
 - rumore, con particolare riferimento alla viabilità di accesso;
 - aria, con riferimento anche alle aree naturali protette;
 - acque, con riferimento alla qualità delle acque immesse nel porto;detto sistema di monitoraggio dovrà essere concordato con l'ARPA regionale e dovrà essere corredato anche di apposita banca dati con possibilità di diffusione dei dati;
 - d) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Sardegna e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;
- le prescrizioni di cui alle precedenti lettere a) e b) dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio in sede di progettazione esecutiva;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'Autorità Portuale di Cagliari, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti DICOTER, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale Demanio e Porti ed alla Regione Sardegna, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma, li

21 APR. 2005

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**