



Ministero della Transizione Ecologica

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

Sottocommissione VIA

Parere n. 523 del 22 luglio 2022

Progetto:	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>Realizzazione del 2° lotto funzionale - opere a mare - del distretto della cantieristica presso l'avamposto est del Porto Canale - Porto di Cagliari.</p> <p>Verifica di ottemperanza condizione ambientale A) 6 DM 102/2015</p> <p>ID_VIP: 8497</p>
Proponente:	<p>Autorità Portuale di Cagliari</p>

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

La Sottocommissione VIA

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” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006);

- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS (d’ora innanzi: Commissione) e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

PREMESSO che:

- l’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna con nota prot. n. 13378 del 06/06/2022, ha presentato, ai sensi dell’art.28 del D. Lgs.n.152/2006, domanda per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza alla condizione ambientale lett. A) n. 6 impartita con il impartite con il decreto di compatibilità ambientale D.M. n.102 del 03/06/2015 relativo al progetto “*Realizzazione del 2° lotto funzionale - opere a mare - del distretto della cantieristica presso l'avamposto est del Porto Canale - Porto di Cagliari*”;

- la domanda è stata acquisita dalla Direzione generale per le valutazioni ambientali (d’ora innanzi Direzione) con prot. n. 70232/MITE del 06/06/2022;

- la Divisione con nota prot. n. 72753/MiTE del 10/06/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) al prot. n. 3830/CTVA del 10/06/2022, ha comunicato la procedibilità della domanda e la pubblicazione della relativa documentazione alla pagina web <https://va.mite.gov.it/itIT/Oggetti/Documentazione/588/1287>;

RILEVATO che per il progetto in questione:

- con D.M. n. 102 del 03/06/2015 è stata determinata la compatibilità ambientale del progetto “*Realizzazione del 2° lotto funzionale - opere a mare - del distretto della cantieristica presso l'avamposto est del Porto Canale - Porto di Cagliari*”, a condizione che fosse ottemperata una serie di condizioni ambientali riportate nell’art.1 suddiviso in sezioni secondo le competenze per le successive verifiche da parte del MiTE, del MiC e della Regione Sardegna;

- la validità temporale del citato D.M., originariamente fissata al 30/09/2020, è stata prorogata al 30/09/2025 con D.M. n. 16 del 15/01/2021;

- allo stato attuale il Proponente ha provveduto all’ottemperanza alle condizioni ambientali contenute nella Sezione B del D.M. n.102/2015 di competenza del MiC;

RILEVATO che il presente parere ha per oggetto l’esame della seguente documentazione acquisita per la verifica di ottemperanza relativa alla condizione ambientale lett. A) n. 6 del D.M. n.102 del 03/06/2015 di competenza del MiTE così come disposto dalla Direzione con la nota sopracitata prot. n. 72753/MiTE del 10/06/2022:

- Relazione generale
- Caratterizzazione dei sedimenti;
- Planimetria dei dragaggi;
- Raffronto PE-PV1 – Planimetria;
- Approfondimento fondali a -7,00 - Plan Sez Computo;
- Approfondimento fondali a -7,00 - Sezioni di computo;
- Planimetria area escavo piede opera;
- Planimetria di progetto;
- Sezioni tipologiche di progetto-sezioni tipo B-C-D;
- Raffronto PE-PV1-Planimetria e sezione;
- Molo Sud Sezione Tipo D - Sezioni di computo Foglio 3;

Per quanto riguarda la prescrizione lett. A) n. 6

- la condizione ambientale lett. A) n. 6 recita:

“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”;

- il termine per l'avvio della verifica di ottemperanza risulta ANTE OPERAM – Fase di progettazione esecutiva;

CONSIDERATO che ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della L. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci.

CONSIDERATO che:

- la verifica di ottemperanza richiesta per la prescrizione n. A) 6, indicata nel D.M. n. 102 del 3/06/2015, si riferisce al progetto “Realizzazione del 2° lotto funzionale - opere a mare - del distretto della cantieristica presso l'avamposto est del Porto Canale - Porto di Cagliari”;

- le opere a mare, come si evince dal parere CTVA n. 1751 del 27/03/2015 sulla base del D.M. n.102/2015, consistono nell'avanzamento dell'attuale linea di costa di circa 70 m, nella realizzazione di un canale interno all'avamposto navigabile dragato a -3,50 m e delle opere di protezione dal modo ondoso dello specchio acqueo prospiciente le aree del distretto mediante un molo di sopraflutto (molo sud), a pianta trapezoidale, ed un molo di sottoflutto (molo ovest), ad andamento curvilineo; la delimitazione della nuova darsena è completata sul lato ovest con un'altra banchina. Il progetto delle opere a mare prevede, altresì, l'apertura di uno varco di circa 80 m sul molo di levante, per realizzare un accesso indipendente per le imbarcazioni dirette alla nuova darsena, ed il dragaggio del canale di accesso e della fascia avamportuale per una larghezza di 100 m sino alla profondità di -5 m;

- il progetto definitivo delle opere a mare, sottoposto a procedura di VIA (DM n.102 del 03/06/2015, prorogato con DM n.16 del 15/01/2021) e posto a base di gara di un appalto integrato nel 2020 per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori, prevedeva il dragaggio alla quota di -5,00 m

(conformemente alle previsioni del Piano Regolatore Portuale) di una fascia di 100 m del fronte avamportuale e del canale di accesso al distretto della cantieristica;

CONSIDERATO che dalla documentazione presentata si evince che:

- i materiali da movimentare, per dragare i fondali sino alla profondità di -5,00 m, ammontano complessivamente a 197.422,62 m³. Di questi, sulla base della caratterizzazione ex D.M. 173/2016 a suo tempo effettuata, 117.296,34 m³ sono sedimenti non contaminati e saranno utilizzati nell'ambito dell'intervento per il riempimento della vasca di colmata retrostante la banchina di riva e, per la parte eccedente, nella vasca di colmata della banchina est; 80.216,28 m³ sono sedimenti "contaminati" di classe "D" e, pertanto, saranno depositati in una cassa conterminata (cosiddetta vasca 2BIS), impermeabilizzata sui lati e sul fondo, presente nella sponda ovest del Porto Canale. Il tutto, in conformità al provvedimento autorizzativo ex art.109 del D. Lgs. n. 152/06 della Città Metropolitana di Cagliari (Determina n.219 del 27/11/2017 e successivo rinnovo n.8 del 14/05/2021 –All.02), delegata dalla Regione Sardegna al rilascio dell'autorizzazione;

- il progetto definitivo appaltato nel 2020 prevede, inoltre, la realizzazione di una banchina di riva, della lunghezza complessiva di 617,50 m, suddivisa in due tratti:

- il tratto A1, della lunghezza 176,70 m, realizzato mediante una struttura palancolata, con palancole lato mare (lunghe 22,50 m) infisse alla -21,00 m e palancole di contrasto (lunghe 9,20 m) infisse alla -8,00 m, con interasse di 14 m;
- il tratto A2, della lunghezza di 440,80 m, realizzata mediante una struttura palancolata con palancole lato mare (lunghe 14,60 m) infisse alla -13,00 m e palancole di contrasto (lunghe 6,20 m) infisse alla -5,00 m, con interasse di 14 m.

ciò in quanto durante l'iter istruttorio per l'ottenimento del decreto di compatibilità ambientale sul progetto definitivo (iniziato a febbraio del 2012 e conclusosi a giugno del 2015) sono pervenute manifestazioni di interesse da parte di operatori del settore per la realizzazione di cantieri per il refitting di grandi yacht. Una delle esigenze rappresentate dai suddetti operatori è stata quella di poter disporre di fondali sufficienti per consentire il transito e l'evoluzione di imbarcazioni di lunghezza fino a 100 m;

- su incarico della Stazione Appaltante, il progettista ha adeguato strutturalmente l'opera per consentire, almeno nel cantiere di più grosse dimensioni, l'accesso dei mega yacht fino a 100 m, previo approfondimento dei fondali oltre i 5,00 m previsti dal P.R.P. Di tale modifica strutturale è stata data informativa al Ministero dell'Ambiente durante la procedura per la proroga del decreto di compatibilità ambientale, ottenuta con DM n.16 del 15/01/2021. Dalle valutazioni del progettista è risultato che la profondità del canale d'accesso al distretto della cantieristica, necessaria per imbarcazioni fino a 100 m, è pari a -7,00 m;

- pertanto, nel progetto definitivo sottoposto a procedura di proroga della VIA nell'anno 2020 (e successivamente appaltato) sono state inserite le modifiche strutturali necessarie per consentire il maggior approfondimento dei fondali, che hanno riguardato una parte della banchina di riva – tratto A1 (con l'incremento della profondità di infissione delle palancole) e l'arretramento del pennello sud per garantire la corretta larghezza dell'imboccatura portuale;

- il dragaggio alla -7,00 m, invece, non è stato inserito nel progetto appaltato, in quanto detta profondità non era conforme alle previsioni del Piano Regolatore Portuale, cui pertanto era necessario apportare, preliminarmente al predetto dragaggio, una modifica;

- le dimensioni medie della nave di progetto sono: Lunghezza FT (LOA): 100 m, Larghezza (B) media: 15.9 m, Pescaggio (D) medio: 4.3 m

- data la variabilità sulle dimensioni dei *megayacht*, sono stati considerati anche i valori che appartengono al range massimo dell'involuppo del 90% della popolazione. In questo modo si ottengono le dimensioni della nave con il limite di confidenza del 90% ovvero che il 90% delle imbarcazioni in circolazione ha dimensioni

inferiori. Le caratteristiche della nave di progetto con limite di confidenza del 90% sono le seguenti: Lunghezza FT (LOA): 100 m, Larghezza (B) massima: 17.8 m, Pescaggio (D) massimo: 5.0 m;

- in considerazione delle caratteristiche sopra indicate della “nave di progetto”, il progettista ha valutato la profondità minima che occorre garantire al canale di accesso, all’imboccatura portuale e alle aree di evoluzione per il transito della predetta nave. Riguardo alla determinazione della profondità minima del canale di accesso e dell’imboccatura portuale, il progettista ha adottato il metodo suggerito dal PIANC nel report n.121 “*Harbour Approach Channels, Design Guidelines*” del 2014, che supera il report “*Approach Channels. A Guide for Design*” del 1997 al quale rimanda il report n.134 “*Design and operational guidelines for superyacht facilities*” del 2013 dichiarando che i criteri di dimensionamento validi per navi commerciali possono essere anche applicati anche ai *megayacht* di grandi dimensioni;

- la profondità minima del canale di accesso, rispetto al livello medio marino, è determinata dalla somma dei seguenti contributi: livello di bassa marea, pescaggio a pieno carico della nave di progetto, incremento in navigazione del pescaggio della poppa denominato “squat”, moto ondosso, franco di sicurezza, tolleranza di dragaggio;

- per quanto riguarda il pescaggio e lo *squat* il progettista, come detto, ha fatto riferimento alla nave di progetto, aventi le seguenti caratteristiche:

Nave di progetto	Dimensioni medie	Dimensioni massime (limite di confidenza: 90%)
Lunghezza fuori tutto LOA (m)	100	100
Lunghezza tra le perpendicolari LPP (m)	85	85
Larghezza B (m)	15.9	17.8
Pescaggio D (m)	4.3	5.0

- dai calcoli effettuati si ottiene volume di dislocamento medio $V'm= 3'200$ t ed un volume di dislocamento massimo $V'M= 4'200$ che corrispondono rispettivamente a uno squat medio pari a circa 0.15 m e uno squat massimo pari a circa 0.20 m. A scopo cautelativo è stato assunto uno squat pari a 0.20 m;

- considerando un contributo dovuto al moto ondosso pari a 0.50 m, per la bassa marea un abbassamento del livello medio di circa 0.30 m, una tolleranza di dragaggio pari a 0.20 m e un franco minimo di sicurezza pari a circa 0.60 m (per fondali sabbiosi), sommando i vari contributi si ottiene una profondità minima del canale pari a circa 6.10 m per le dimensioni medie della nave di progetto e pari a 6.80 m per le dimensioni massime (intervallo di confidenza del 90%) della nave di progetto. I risultati sono riportati nella tabella 3.

Profondità del canale di accesso, imboccatura portuale, aree di evoluzione	Nave di progetto Dimensioni medie	Nave di progetto Dimensioni massime (limite di confidenza: 90%)
Profondità minima di calcolo (m)	6.10	6.80

- data la variabilità sulle dimensioni dei megayacht a parità di lunghezza fuoritutto, risulta opportuno assumere una profondità minima per il canale di accesso, per l’imboccatura portuale e per le aree di evoluzione pari a 7.0 m. Il valore minimo di profondità assunto, pari a 7.0 m, risulta per altro conforme anche alla indicazione riportata nel report n.134 – 2013 del PIANC, nel quale viene mostrato un grafico in cui sono indicati i valori

raccomandati minimi di larghezza del canale per doppio senso di navigazione e profondità al variare delle lunghezze dei megayacht;

- l'accesso al distretto della cantieristica dei *megayacht* sino a 100 m avverrà dall'esistente imboccatura portuale, mediante un canale della larghezza di 60 m ed una scarpa con pendenza 5/1. Dai rilievi batimetrici effettuati nel mese di maggio c.a. risulta necessario procedere al dragaggio di 217.519,57 m³ per l'approfondimento del canale sopra indicato alla -7,00 m (per la parte interna al distretto della cantieristica era già previsto il dragaggio alla -5,00 m). Su detti sedimenti è stata effettuata, nel marzo u.s., la caratterizzazione chimica, fisica, microbiologica ed ecotossicologica prevista dal DM 173/2016, che ha riguardato n.13 campioni prelevati all'interno di maglie (100x100) m;

- dalla succitata caratterizzazione è emerso che la maggior parte dei campioni (circa il 70%) mostra una granulometria con una leggera prevalenza della componente grossolana (sabbia e ghiaia), con percentuali generalmente superiori al 65%; gli altri campioni mostrano la prevalenza della componente fine (frazione < 63 µm). Relativamente alla classificazione della qualità del sedimento tutti i materiali risultano in classe "A" (circa la metà dei campioni), in classe "B" (l'altra metà dei campioni) ed uno solo in classe "C" (il campione P11, nello strato compreso tra 100-200 cm). Nessun campione è risultato di classe "D". Pertanto, i sedimenti da dragare non presentano particolari problematiche di natura ambientale, che necessitano di "immersione in ambiente conterminato impermeabilizzato" (opzione di gestione necessaria per i materiali di classe D) – vedasi PV1.R.003.0_Caratterizzazione dei sedimenti;

- per quanto sopra, tutto il materiale da dragare potrà essere depositato nelle casse di colmata in corso di realizzazione con l'intervento delle opere a mare, che risultano avere una capienza sufficiente per accoglierli. In particolare, i sedimenti, della volumetria di 217.519,57 m³, potranno essere depositati nelle vasche di colmata della banchina sud (che avranno una capienza complessiva pari a 226.195 m³);

- gli argini esterni di delimitazione delle n.3 vasche in cui potrà essere depositato il materiale proveniente dal dragaggio sino alla -7,00 m (argini della banchina sud e del molo sud) sono rivestiti, internamente, mediante geotessuto non tessuto in poliestere, con grammatura 500g/m², mentre l'argine interno di separazione delle vasche è realizzato con un nucleo di *tout venant* (0,05-500 kg);

- nel progetto definitivo delle opere a mare il molo ovest risulta già imbasato alla profondità di -7,00 m. Per il pennello del molo sud è prevista, invece, una quota di imbasamento alla -5,00 m. Pertanto, al fine di eseguire il dragaggio alla -7,00 m, si rende necessario prevederne l'imbasamento alla medesima quota col prolungamento della scarpata sia della mantellata (con massi da 0,2 a 1 tonn) sia del nucleo di *tout venant*, con la medesima pendenza (2/1) già prevista nel progetto definitivo. Ciò comporterà il restringimento di 4 m circa dell'imboccatura tra il molo ovest ed il pennello sud, che passerà da 68 m a 64 m, comunque superiore ai 57 m calcolati nel progetto definitivo quale larghezza minima per il passaggio in sicurezza di mega yacht fino a 100 m;

- relativamente alla conformità del presente intervento di dragaggio alla -7,00 m col Piano Regolatore Portuale, si rappresenta che con nota del 12/05/2022 (prot. n.11365) - All.08 è già stato trasmesso un Adeguamento Tecnico Funzionale al predetto P.R.P. al Consiglio Superiore dei LL.PP. (previa adozione da parte del Comitato di Gestione con delibera n.10 nella seduta del 28/04/2022), che deve esprimersi entro 45 gg, termine oltre il quale vige il silenzio assenso.

- sono allegati:

- All.02 – Autorizzazioni ex art.109 del D. Lgs. n. 152/06 (validità 24 mesi) al deposito di strutture di contenimento dei materiali risultanti dai lavori di dragaggio e all'immersione in mare di materiali inerti, riguardanti la realizzazione del II lotto funzionale opere a mare del Distretto della Capitaneria nel Porto Canale di Cagliari destinato alla cantieristica navale, nonché allo scarico delle acque reflue derivanti dalla sedimentazione dei materiali dragati., incluse le seguenti Determinine:
 - o Determina n.219 del 27/11/2017 (Città Metropolitana di Cagliari)

- Determina n.8 del 14/05/2021 – rinnovo (Città Metropolitana di Cagliari) di rilascio all’Autorità Portuale del Mare di Sardegna

TENUTO CONTO del Parere del C.S. LL. PP in data 21 giugno 2022, con nota prot. n. 6373 del 01/07/2022, acquisita al prot. n. 0016131/22 del 04/07/2022 dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, trasmesso con nota prot. n. 16428 del 56/07/2022, acquisita con prot. n. CTVA/4539 del 06/07/2022, che così conclude:

“che la proposta, trasmessa dall’ l’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, avente ad oggetto “Adeguamento Tecnico – Funzionale al Piano Regolatore del Porto di Cagliari. Sottozona H2, rientra tra le fattispecie di adeguamento tecnico-funzionale previste dalle norme vigenti; che, al fine di perfezionare la presente procedura di adeguamento tecnico-funzionale, l’Autorità di Sistema Portuale dovrà tener conto delle prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni di cui ai precedenti “considerato”;

“In sostanza, la proposta di ATF consiste nell’approfondimento da - 5 m a -7 m di una porzione della sottozona H2 del Porto Canale, finalizzato ad assicurare la piena funzionalità del Distretto della cantieristica anche per imbarcazioni fino a 100 m, senza apportare alcuna modifica alla configurazione delle opere marittime ed alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali previste nel PRP vigente”;

“Dal punto di vista ambientale, gli aspetti legati all’attività di dragaggio sono stati già valutati nell’ambito del Procedimento di VIA conclusosi con Decreto VIA n. 102 del 03/06/2015 dall’esito positivo con prescrizioni, i cui termini di validità sono stati prorogati fino al 30/09/2025 con DM 16/2021. Il progetto in esame comporta la variazione dell’approfondimento dei fondali del canale di accesso dalla -5.00 m alla -7.00 m con conseguente 180.000 m³ di sedimenti in più da gestire rispetto al progetto valutato. Le modalità di gestione sono però analoghe e prevedono il conferimento dei suddetti sedimenti in cassa di colmata la cui capienza ne consente la messa a dimora. I sedimenti sono stati analizzati ai sensi del DM 173/2016 e sono risultati idonei al conferimento in cassa di colmata. Le condizioni ambientali del Decreto VIA dovranno essere ottemperate presso il MITE tenendo conto dell’intervenuta modifica progettuale”;

CONSIDERATO inoltre che:

- nel report “Caratterizzazione, ai sensi del DM 173/2016, dei sedimenti marini degli specchi acquei del canale d’accesso al distretto della cantieristica – Porto di Cagliari” in data 14/04/2021, si riporta la caratterizzazione, ai sensi del DM 173/2016, dei sedimenti marini degli specchi acquei del canale d’accesso al distretto della cantieristica del Porto Canale di Cagliari. L’Autorità di Sistema Portuale sta realizzando i lavori delle opere a mare del distretto della cantieristica nell’avamposto est del Porto Canale che prevedono il dragaggio del canale d’accesso alla profondità di -5.00 m s.l.m.m.;
- al fine di favorire l’insediamento di cantieri di refitting di imbarcazioni sino a 100 m, l’Ente sta predisponendo il dragaggio sino alla profondità di -7.00 m, necessaria alle predette unità navali; a tal fine si è resa necessaria l’esecuzione della caratterizzazione fisica, chimica, microbiologica ed ecotossicologica dei sedimenti marini dalla -5.00 m alla -7.00 m, secondo quanto disciplinato dal D.M. 173/2016;
- le attività di prelievo dei campioni di sedimento (non oggetto del presente report) sono state effettuate da una ditta specializzata su incarico dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna che ha provveduto a consegnare al CIBM le carote. Complessivamente sono stati predisposti n. 20 campioni di sedimento sui quali sono state eseguite le analisi fisiche, chimiche ed ecotossicologiche previste dal D.M. 173/2016;
- la maggior parte dei campioni analizzati (circa il 70%) mostra una granulometria con una leggera prevalenza della componente grossolana (sabbia e ghiaia) con percentuali generalmente superiori al 65%; gli altri campioni mostrano la prevalenza della componente fine (frazione < 63 µm) con dei picchi nei campioni P1-P2-P3-P4 50/100 (90,9%) e P1-P2/100-200 (77,9%);

- le analisi microbiologiche mostrano in tutte le stazioni analizzate l'assenza di indicatori di contaminazione batterica fecale compresa l'assenza di organismi patogeni (Salmonella e Stafilococchi) e miceti;
- dal punto di vista chimico le analisi evidenziano una contaminazione da Arsenico in quasi tutti i campioni poiché le concentrazioni risultano in alcuni casi comprese tra L1 e L2 oppure superiori a L2. Si osserva inoltre che alcuni campioni mostrano delle concentrazioni di Piombo e Zinco comprese tra i valori L1 e L2;
- gli altri metalli non evidenziano concentrazioni particolarmente elevate. Relativamente ai contaminanti organici si osservano concentrazioni inferiori a L1 o inferiori al limite di quantificazione per i PCB, i Pesticidi (ad eccezione del DDD nel campione P1-P2-P3-P4/0-50) e gli Idrocarburi pesanti. Per quanto riguarda gli IPA si osserva una discreta contaminazione nel campione P10-P11/0-50 che con 3752,78 mg/kg supera il valore chimico di riferimento L1 (900 mg/kg); anche i singoli parametri mostrano concentrazioni generalmente comprese tra L1 e L2 con l'eccezione di Benzo[a]pirene, Benzo[ghi]perilene e Indeno [1,2,3-cd] pirene che superano il valore L2;
- l'integrazione dei risultati dei saggi biologici mostra un pericolo ecotossicologico Assente nella maggior parte dei campioni ad eccezione del campione P11/100-200 che mostra un pericolo ecotossicologico Medio e i campioni P1-P2/100-200, P5/100-200 e P6-P7/0-50 in cui si evidenzia un pericolo ecotossicologico Basso. In tutti i casi la tossicità viene evidenziata quasi esclusivamente dal saggio di embriotossicità con *Paracentrotuslividus*;
- la classificazione della qualità del sedimento ottenuta dall'integrazione dei dati chimici ed ecotossicologici mediante il SediQualSoft mostra che circa la metà dei campioni analizzati risulta di Classe A e l'altra metà di Classe B, solamente il campione P11/100-200 risulta di Classe C. Nessun campione è risultato di classe D;

CONSIDERATO E VALUTATO che:

- la relazione generale riguarda l'approfondimento dei fondali del canale di accesso al Distretto della Cantieristica dalla -5,00 m alla -7,00 m s.l.m.m.;
- come si evince dal parere del CSLLPP il progetto di dragaggio prevederà esclusivamente l'approfondimento del canale di accesso al Distretto della Cantieristica (della larghezza di 60 m) dalla -5,00 m alla -7,00 m, con ingresso dall'imboccatura del Porto Canale. Detto dragaggio comporterà la movimentazione di circa 180.000 m³. Dalla caratterizzazione dei materiali ex DM 173/2016 è emerso che gli stessi risultano di classe A, B e C e, pertanto, possono essere depositati nelle casse di colmata previste nel progetto delle opere a mare del Distretto della Cantieristica, che hanno una capienza sufficiente (superiore a 220.000 m³). Il dragaggio delle scarpate di raccordo con i fondali naturali sarà previsto con pendenza 5/1, in analogia a quanto già previsto nel progetto delle opere a mare del Distretto della Cantieristica per il dragaggio alla profondità di -5,00 m. Il materiale proveniente dall'ulteriore dragaggio (per una quantità di 180.000 m³) potrà essere depositato nelle vasche di colmata della banchina sud (che avranno una capienza complessiva di oltre 220.000 m³), tenuto conto che la vasca della banchina est sarà già riempita col materiale proveniente dal dragaggio alla - 5.00 m previsto nel progetto;
- più in particolare, la documentazione del Proponente riporta le valutazioni del progettista per l'approfondimento dei fondali e le attività che dovranno essere svolte in ragione dell'approfondimento richiesto per l'ingresso dei megayacht, del riempimento delle casse di colmata con il materiale da dragare;
- il report "Caratterizzazione, ai sensi del DM 173/2016, dei sedimenti marini degli specchi acquei del canale d'accesso al distretto della cantieristica – Porto di Cagliari" riporta la caratterizzazione, ai sensi del DM 173/2016, dei sedimenti marini degli specchi acquei del canale d'accesso;
- la documentazione contiene tavole esplicative dei progetti dei dragaggi di completamento delle profondità della darsena ai fini del riempimento sia della banchina Est sia del molo Sud e dei progetti del completamento dei rilevati e delle opere di banchinamento;

- la documentazione non contiene però i progetti dei dragaggi di completamento delle profondità della darsena ai fini del riempimento sia della banchina Est che del molo Sud richiesti ai fini della verifica dell'ottemperanza in questione;

- la condizione ambientale inoltre, prevede anche l'invio del progetto esecutivo del completamento dei rilevati e delle opere di banchinamento nonché delle reti tecnologiche e della pavimentazione dei futuri piazzali; ad ogni modo, il Proponente ha evidenziato nella condizione ambientale solo i progetti dei dragaggi e nulla vieta lo svolgimento delle verifiche per stralci progettuali;

VALUTATO che per quanto sopra, la condizione ambientale n. A) 6, al momento, è da ritenersi non ottemperata in quanto il Proponente dovrà presentare i progetti dei dragaggi;

PRESO ATTO sia dell'esito delle caratterizzazioni effettuate dal Proponente sia del parere del CSLP che permettono di identificare una modifica non sostanziale dal punto di vista dell'impatto ambientale;

VALUTATO infine che quanto proposto dal Proponente costituisce una modifica progettuale per la quale è necessario che la Direzione definisca l'ambito procedimentale più adatto per le necessarie valutazioni ambientali;

la Sottocommissione VIA

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 riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

In ordine alla verifica di ottemperanza alla condizione ambientale n. A) 6 **del 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'avamposto est del Porto Canale - Porto di Cagliari”* così come disposto dalla Direzione con nota di procedibilità:

- **la condizione ambientale n. A) 6, al momento, non è ottemperata.**

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla