

**Lista di controllo per la valutazione preliminare  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

## 1. Titolo del progetto

**AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE, MEDIANTE PROJECT FINANCING, AI SENSI DEL COMMA 15, ART. 183, DEL D. LGS. 50/2016, DELLA RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO SANITA' CON LA REALIZZAZIONE DI UNA STRUTTURA TURISTICO RICETTIVA ED IL RINNOVO DELLE STRUTTURE PER LA NAUTICA DA DIPORTO TRA IL MOLO SANITA' E IL MOLO SANT'AGOSTINO DEL PORTO DI CAGLIARI**

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ___	_____
<input type="checkbox"/> Allegato II bis, punto/lettera ___	_____
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ___	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ___	_____

*Il progetto previsto non risulta rientrare in nessuna categoria degli allegati suddetti.*

*Non sono previste modifiche alla configurazione delle opere marittime esistenti. L'intervento riguarda il posizionamento di corpi morti nello specchio acqueo per la predisposizione di nuove catene madri, nuove bitte d'ormeggio oltre a quelle esistenti, per la realizzazione di nuovi ormeggi per imbarcazioni da diporto, come detto, su banchine esistenti.*

*Il nuovo sistema di ormeggi fa riferimento a quanto indicato a pag.7 dell'All\_1\_Elaborati grafici progettuali presente tra gli allegati alla presente lista, e approvato dalla Capitaneria di Porto di Cagliari, con nota prot. n°12691 del 14/06/2021.*

*La superficie di specchio acqueo interessata dall'intervento è inferiore a 10 ettari.*

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

L'intervento, da effettuarsi nelle aree del Porto di Cagliari, mira alla riqualificazione del waterfront portuale e della Via Roma e, in particolare, del Molo Sanita' con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva ed il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il Molo Sanita' e il Molo Sant'Agostino, conformemente a quanto previsto nel Piano Regolatore Portuale. L'intervento comprenderà anche la demolizione, ricostruzione con incremento volumetrico (reso possibile a seguito dell'Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale) e riconversione a centro servizi con struttura ricettiva dell'edificio esistente sito nel Molo Sanità. Il nuovo edificio sarà alimentato anche attraverso fonti di energia rinnovabile, grazie all'inserimento di pannelli fotovoltaici in copertura, dove saranno presenti anche pannelli solari per la fornitura di acqua calda sanitaria.

Il progetto si sviluppa anche attraverso la risistemazione delle aree pubbliche limitrofe, migliorandone il grado di sostenibilità ambientale.

Infatti, attualmente la testata ed il lato di Ponente del Molo Sanità sono completamente occupati da oltre 100 parcheggi; la zona della calata Azuni risulta priva di passeggiata lungo mare ed è occupata, per una larghezza complessiva di circa 40 m, da n°3 corsie oltre che da n°4 file di parcheggi ad esse adiacenti; sulla calata di via Roma, alla passeggiata lungo mare di circa 17 m corrisponde una fascia di larghezza analoga occupata da n°3 corsie e n°2 file di parcheggi.

Su detti spazi, si andrà a realizzare un parco urbano caratterizzato dalla presenza di ampie aree verdi, spazi pavimentati in pietra o ricomposti di legno e specchi d'acqua, limitando i parcheggi con una corsia di ingresso sul lato più limitrofo alla viabilità comunale e lasciando solo n°2 corsie per il collegamento del Molo Dogana con la zona ovest del Porto, necessarie anche per i mezzi di soccorso e per le emergenze

(ad esempio per i VV.F. che hanno la loro sede sul Molo Dogana).

La succitata zona a verde verrà organizzata includendovi anche le palme attualmente presenti nella zona (che oramai caratterizzano lo skyline portuale) ed avrà al suo interno percorsi pedonali e ciclabili.

Le aree lastricate con pietra calcarea saranno ad uso esclusivo dei soli mezzi di servizio e veicoli elettrici a stretto servizio della struttura del Centro Servizi, messi a disposizione per andare dalle zone di parcheggio alla medesima struttura.

Tutte le fonti luminose, secondo i principi di sostenibilità ambientale, saranno a LED.

Il progetto si completa con l'effettuazione delle opere adeguate a realizzare i servizi di approdo per imbarcazioni per la nautica da diporto fino a 80 mt nello specchio acqueo antistante le banchine esistenti. I sistemi di ormeggio saranno costituiti per la parte a mare da corpi morti in calcestruzzo, che saranno installati previa autorizzazione di cui all'art. 109 del Dlgs 152/2006, e per la parte a terra da un sistema di bitte che andrà ad integrare le dotazioni portuali già esistenti.

La realizzazione di detti ormeggi è resa possibile dall'installazione di un pontone galleggiante, per il carico-scarico delle navi RO-RO, che verrà posto ad una distanza di circa 100 m dalla radice del Molo Sabauda, per consentire lo spostamento dell'attuale ormeggio per navi Ro-Ro, e lo sfruttamento dello specchio acqueo, come detto, per unità da diporto.

La realizzazione del pontone galleggiante costituisce senza dubbio un miglioramento ambientale rispetto alle precedenti previsioni di sviluppo portuale che prevedevano la realizzazione di un'opera fissa in cassoni autoaffondanti.

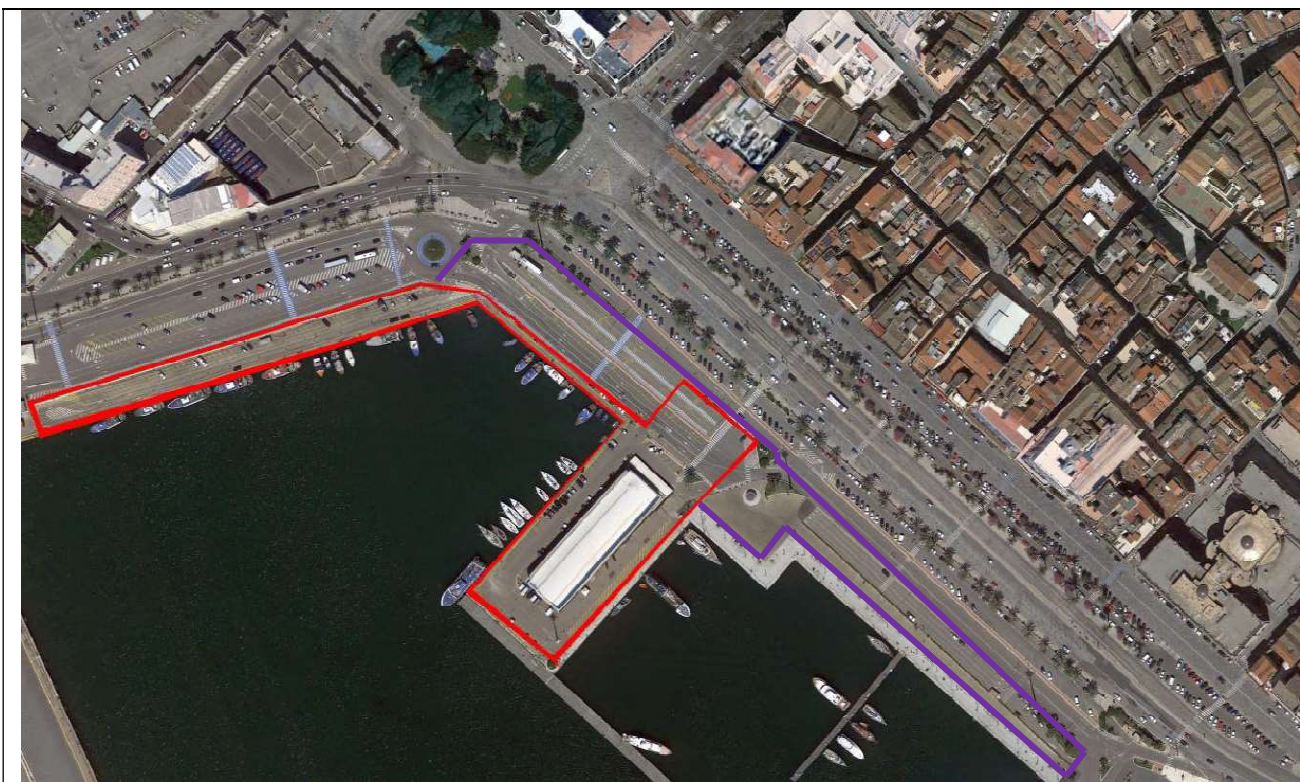
Ciò conformemente ad un Adeguamento Tecnico Funzionale del PRP, per migliorare la sicurezza della navigazione in considerazione del fatto che l'ormeggio alla radice del Molo per le navi Ro-Ro presenta criticità legate alla profondità dei fondali (un eventuale dragaggio richiederebbe importanti lavori di consolidamento della banchina) ed alla ridotta altezza del ciglio della banchina rispetto al l.m.m. (che comporta un'inclinazione eccessiva della rampa poppiera non compatibile con il transito in sicurezza di mezzi e persone). Pertanto, l'installazione del pontone galleggiante consentirà il pieno sfruttamento, in sicurezza, degli specchi acqueei per la nautica da diporto e per le navi Ro Ro.

#### **4. Localizzazione del progetto**

Il progetto si sviluppa nelle aree del Porto di Cagliari, in particolare nella porzione che, dalla Calata Sant'Agostino arriva sino al Pontile della Dogana, attraversando la Calata Azuni, il Molo Sanità e la Calata Via Roma. Da non dimenticare la vicinanza del Porto di Cagliari al centro cittadino, del quale ne rappresenta il punto di contatto con il Mar Mediterraneo e, di conseguenza, il suo ingresso. Ne consegue che il progetto andrà a svilupparsi in prossimità di aree ad alta densità demografica (aree urbane).

Attorno al Molo Sanità si sviluppano al momento il sistema di viabilità interna al Porto, sia carrabile (preminente) che pedonale (al momento poco sfruttata), oltre che il sistema di attracco di imbarcazioni turistiche private e per il charter. Non sono presenti ampie aree verdi (limitate a qualche aiuola sopraelevata), vi è infatti una netta prevalenza di aree carrabili bitumate.

Il progetto si colloca nelle aree normate dal Piano Regolatore Portuale, oggetto di Adeguamento Tecnico Funzionale approvato in data 12-03-2021.



Ortofoto con individuazione dell'area di progetto: in rosso la perimetrazione delle aree a terra in concessione, in viola le aree destinate ad uso pubblico.



Stralcio PRP, Piano Regolatore Portuale: Zona D

## 5. Caratteristiche del progetto

Il fulcro del progetto è rappresentato dal nuovo Centro servizi, che andrà a sostituire il volume della ex stazione marittima al Molo Sanità. Allo stato attuale tale volume è rappresentato da un parallelepipedo, di dimensioni 76,7 x 21,20 m e altezza di circa 10 m, diviso a quota 3,50 m da una pensilina aggettante che corre per gran parte del suo perimetro. Per la maggior parte ad un unico piano, nella parte finale sul vertice Sud-Ovest sono l'altezza è divisa in due piani che, sino ad una decina di anni fa, ospitavano

principalmente uffici. La copertura si presenta come una volta a botte ribassata, tipica dei capannoni industriali, celata però alla vista da un rivestimento metallico di colore azzurro lungo i 4 lati dell'edificio, ed oggetto di trasformazione durante la prima metà degli anni '80.

In virtù dell'Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale, l'edificio del Centro Servizi in progetto potrà dotarsi di un 30% di volumetria ulteriore rispetto a quella dell'edificio della ex Stazione Marittima che si andrà a demolire con il presente intervento. Di conseguenza, a fronte di una volumetria esistente pari a 13'393,15 mc, il progetto, sfruttando l'ampliamento concesso, potrà dotarsi di una volumetria realizzabile pari a 17'411,10 mc.

Il nuovo progetto rispetta appieno le potenzialità volumetriche garantite dall'adeguamento funzionale del PRP, e si sviluppa su 3 piani fuori terra e uno interrato, per una volumetria edificata pari a 16'913,16 mc.

L'edificio appare come l'unione di due elementi principali: un volume quasi interamente vetrato, segnato orizzontalmente dalle fasce marcapiano dei solai e da pensiline aggettanti, e l'elemento sottile della pensilina, sorretta dal ritmo verticale dei pali d'acciaio.

I prospetti presentano una forte orizzontalità, con parti vetrate prevalenti rispetto a quelle cieche, generata dai solai a sbalzo delle terrazze e da delle pensiline in acciaio. Il volume non appare rigido: la presenza di pannelli mobili di brise-soleil in ricomposto WPC in ciascun balcone delle camere, oltre che utili a schermare le camere dalla luce solare, crea un dinamismo totalmente casuale grazie alla loro mobilità su binari. Al piano terra, l'edificio accoglierà gli spazi destinati alle attività a supporto della nautica da diporto, divisi in 7 ambienti indipendenti accessibili dall'esterno e dotati di servizi igienici, la hall principale della struttura, corredata di sale d'aspetto, attorno alla quale si sviluppano gli ambienti a supporto del Centro Servizi e dell'attività ricettiva, mentre sul lato Sud-Ovest si sviluppa un'ampia sala polifunzionale, adattabile a seconda delle esigenze.

I due piani intermedi saranno dedicati alle camere della struttura ricettiva in numero di 36, mentre nel piano della terrazza, sfruttante l'ampliamento concesso dalla Normativa, trovano posto l'area *wellness* ed il ristorante a *rooftop*, con terrazza panoramica pavimentata in WPC e piscina a sfioro, aggettante sul prospetto Sud-Ovest. Attorno agli spazi della spa, del ristorante e della terrazza panoramica si svilupperanno una serie di aree verdi, in stile *roof-garden*, che fanno da fondale agli spazi dell'area *wellness* e del ristorante e, assieme ad altre aree verdi localizzate sui vari piani grazie alla realizzazione di pozzi luce ed arretramenti attorno al corpo scale principale, all'ingresso e alla camera centrale del primo piano, oltre che alla possibilità di inserire piante in vaso nei balconi delle camere, arricchisce i prospetti dell'edificio di elementi di vegetazione naturale.

A coronamento dell'edificio del Centro Servizi è stata progettata una pensilina ad andamento curvilineo, con i vertici posti su diverse altezze, sulla quale andranno a collocarsi pannelli solari e fotovoltaici.

Nella risistemazione dello spazio pubblico e delle aree circostanti la marina ed il nuovo Centro Servizi, il punto di partenza è stato il ridisegno della viabilità, prediligendo i percorsi pedonali e ciclabili rispetto a quelli carrabili. Considerando la situazione odierna, nella quale il traffico passeggeri è stato dirottato nella zona Ovest del Porto, sul Molo Rinascita e sul Molo Sabauda, il sistema appare sovradimensionato per il traffico carrabile e non permette di godere di una passeggiata continua su tutto il water-front della Via Roma.

L'organizzazione attuale, la cui fruizione è prevalentemente destinata alle autovetture, presenta delle criticità evidenti, a partire dall'assenza quasi totale di aree verdi di qualità. Le aiuole esistenti sono state realizzate per la sola definizione e separazione dei percorsi carrabili, inaccessibili dalla strada in quanto poste superiormente alla quota di calpestio e destinate a nascondere il basamento delle torri faro presenti al loro interno, e non accolgono abbastanza alberi per garantire l'ombreggiatura dello spazio circostante. Diretta conseguenza di questa situazione è l'intensa generazione del cosiddetto effetto Isola di Calore (UHI), per il quale la luce solare, costante nel clima cagliaritano, viene assorbita dalle superfici scure della pavimentazione e rilasciata gradualmente nell'ambiente, innalzandone drasticamente la temperatura. L'UHI, congiuntamente all'intenso e diffuso traffico veicolare, contribuisce a rendere lo spazio pubblico del Porto di difficoltosa fruizione per l'utenza.

L'intervento si pone quindi l'obiettivo di invertire la situazione attuale, favorendo la mobilità pedonale e ciclabili rispetto a quella veicolare, aumentando notevolmente le superfici verdi e le aree ombreggiate, proponendo nuove pavimentazioni in loco dell'asfalto, in maniera tale da ridurre l'effetto UHI presente e valorizzare il principale waterfront portuale della città di Cagliari, rendendolo pienamente usufruibile da un'utenza diversificata.

Nel progetto, si organizzerà la viabilità generale mantenendo come viabilità carrabile ad uso pubblico il percorso più esterno, adiacente alla viabilità comunale, in singola corsia con i parcheggi annessi, e le due corsie immediatamente accanto a questo, anch'esse dotate di una fila di parcheggi in linea sul lato dx della carreggiata, necessarie per garantire il collegamento interno portuale fra la Darsena ed il Molo

Dogana (in cui sono localizzati parte degli uffici dell'AdSP e la sede dei VV.F.) e la zona ovest del Porto.

A dividere le aree di viabilità carrabile da quelle pedonali sarà una nuova pista ciclabile a doppia percorrenza di quasi 400 m che correrà parallelamente alla prima, dalla rotonda della Calata Azuni sino alla Darsena, creando un nuovo asse per la mobilità alternativa, in grado potenzialmente di riallacciarsi con la viabilità ciclabile esistente della passeggiata di Su Siccu, passando attraverso il Molo Ichnusa, per poter creare un percorso ciclabile continuo, sino al quartiere di Sant'Elia, usufruibile sia da cittadini per gli spostamenti quotidiani sia dai turisti.

All'interno delle aree comprese tra il percorso ciclabile ed il mare, il progetto si sviluppa come un spazio pedonale, caratterizzato da ampie aree verdi, percorsi lastricati in pietra calcarea (e basolato pre-esistente riportato a nudo ove presente) e un percorso ad andamento curvilineo pavimentato in listelli di ricomposto di legno WPC.

Le aree verdi, sviluppate su una superficie di quasi 4'200 mq e preponderanti rispetto alle parti pavimentate, non si presentano come un grande prato a livello, ma possiedono un andamento a "colline" o "a gradoni" di altezza massima di circa 1,20 m.

Tale scelta risponde anche alla necessità funzionale di poter integrare i basamenti di 2 torri faro nella terra vegetale e di preservare le piantumazioni di alte palme al momento localizzate nelle aiuole esistenti e caratterizzanti l'attuale sky-line portuale, mantenendo però lo spazio verde sempre accessibile. La piantumazione delle aree è stata pensata come un prato estensivo, al cui interno saranno localizzati cespugli con essenze della macchia mediterranea e alberature a medio-alto fusto, anch'esse scelte tra quelle appartenenti alla tradizione cittadina quali le jacarande, il cui cromatismo è uno dei tratti caratteristici della città, o palme, ad integrare quelle presenti al momento.

All'interno delle aree verdi si svilupperà, con andamento curvilineo e per una superficie di circa 1'800 mq, un percorso pedonale realizzato in listelli di WPC.

Tutte le fonti luminose previste nel progetto delle aree esterne saranno a LED, secondo principi di sostenibilità ambientale ed economica.

Per quanto riguarda le opere da realizzarsi nello specchio acqueo, la Calata Sant'Agostino, al momento, è utilizzata per l'attracco di piccole imbarcazioni da diporto.

L'intervento mira a riorganizzare l'assetto attuale, in particolare destinando per una superficie di 32'080 mq, all'interno dei quali poter collocare 26 nuovi ormeggi per imbarcazioni da diporto comprese tra gli 80 e i 20 m così suddivise: 4 ormeggi per imbarcazioni da 80 m, 1 per imbarcazioni da 60 m, 3 da 50 m, 11 da 40 m, 4 da 30 m, 2 da 25 m e 1 da 20 m. La suddetta organizzazione consentirà di completare il porto turistico previsto per la zona "D" dal PRP, ospitando complessivamente circa 300 unità da diporto, con specifico riferimento al naviglio di elevato dislocamento e al naviglio in transito nazionale e internazionale. La possibilità di utilizzo di detto specchio acqueo è determinata dalla necessità di spostare, per motivi di sicurezza, l'ormeggio attualmente esistente alla radice del Molo Sabauda, per l'imbarco e sbarco di navi RO-RO.

Infatti, detto ormeggio presenta criticità legate alla profondità dei fondali non sufficienti per tutte le navi che scalano il Porto (un eventuale dragaggio richiederebbe importanti lavori di consolidamento della banchina, non giustificati dalla prossima realizzazione del nuovo Terminal nell'avamposto ovest del Porto Canale) ed alla ridotta altezza del ciglio della banchina rispetto al l.m.m. (che comporta un'inclinazione eccessiva della rampa poppiera, non compatibile con il transito in sicurezza di mezzi e persone).

Lo spostamento dell'ormeggio della nave Ro Ro avverrà mediante l'installazione, col presente intervento, di un pontone galleggiante a 100 m dalla radice del Molo Sabauda, liberando così lo specchio acqueo per la nautica da diporto.

All'interno dello specchio acqueo in concessione, come detto, si andranno a collocare 26 nuovi ormeggi per imbarcazioni da diporto comprese tra gli 80 e i 20 m. Oltre alle opere a terra per dotare la banchina dei servizi richiesti da un ormeggio di qualità, quali le colonnine al servizio di imbarcazioni, sistemi di video sorveglianza, tubi portagomma di alimentazione idrica e aspirazione liquami dalle imbarcazioni, saranno necessarie opere a mare per la realizzazione degli ormeggi.

Tali opere saranno le seguenti:

- posizionamento di 3 catene madre fissate con corpi morti al fondale del Porto: una di lunghezza circa 98 m posta parallelamente e a una distanza di 98 m dal Molo Sant'Agostino, una di lunghezza circa 124 m posta sempre nella zona fronte il Molo Sant'Agostino, una di circa 110 m posta parallelamente e a una distanza di 51 m dal Molo Sanità.
- Posizionamento di una serie di corpi morti in calcestruzzo dim. 2,5 x 2,5 x 1 m lungo le catene madri, a servizio degli ormeggi. In particolare, sulla prima catena madre si fisseranno 4 gruppi di 3 corpi morti ciascuno, sulla seconda si collocheranno 5 gruppi di 3 corpi morti e 7 corpi morti singoli. Infine, sulla terza catena madre insisteranno 12 singoli corpi morti.



- Collegati ai corpi morti tramite catene si posizioneranno alcune boe di tipo PEM 25, che serviranno gli ormeggi delle imbarcazioni più grandi, per un numero totale di 9, di cui 4 collegate ai corpi morti della prima catena madre e 5 a quelli della seconda.

In particolare, la prima catena madre con i corpi morti e le boe ad essa collegate serviranno gli ormeggi di 3 imbarcazioni da 80 m, la seconda quella da 60 m, 3 da 50 m, 2 da 40 m, 2 da 30 m, 2 da 25 m e 1 da 20 m, mentre la catena madre parallela al Molo Sanità servirà i restanti 9 ormeggi da 40 m e 2 da 30 m.

Infine, l'ormeggio di un'imbarcazione da 80 m, in andana lungo il molo Sabauda e posteriormente al nuovo pontone d'attracco, avverrà attraverso in posizionamento di 4 bitte (una a prua, al limite della concessione, una a mezza nave e 2 a poppa sul molo Sant'Agostino).

Il progetto, come indicato, prevede il posizionamento di un nuovo pontone d'attracco a circa 100 m dalla radice del Molo Sabauda, in maniera da consentire lo sfruttamento dell'ormeggio per tutte le navi che scalano il Porto e lo svolgimento, in condizioni di sicurezza, delle operazioni di carico e scarico di Navi Ro-Ro. La consegna del dente d'attracco galleggiante sarà a cura, spese e rischio dell'affidatario, franco banchina.

Il nuovo pontone, di dimensioni 31,85 x 34,30 m sarà realizzato in elementi modulari in acciaio S275JR, collegati con perni di collegamento e bitte angolari, e consentirà una portata di galleggiamento pari a 790'000 kg di carico uniformemente distribuito con 30 cm di bordo libero, con una portata massima di 10'000 kg/m<sup>2</sup>.

Il progetto non prevede alcuna modifica del profilo delle banchine esistenti, ma esclusivamente il posizionamento di corpi morti nello specchio acqueo per la predisposizione di nuove catene madri, nuove bitte d'ormeggio oltre a quelle esistenti, attrezzature tutte funzionali alla realizzazione degli ormeggi di cui sopra.

L'intervento in oggetto riguarda uno spazio pubblico, e pertanto dovrà mirare alla qualificazione del sito e dell'ambito di influenza, proponendo trasformazioni tali da favorire la fruizione turistica - cittadina e determinare un miglioramento delle attuali condizioni ambientali.

I materiali da utilizzare saranno oggetto di studi appropriati, e oltre a garantire la qualità e la conformità alle norme UNI, saranno selezionati dal punto di vista della funzionalità, della rispondenza alle soluzioni architettoniche e delle modalità di esecuzione. Tra le norme da rispettare, si ricordano quelle relative ai CAM (Criteri Ambientali Minimi) come indicato nell'art. 18 della L. 221/2015 e, successivamente, all'art. 34 recante "Criteri di sostenibilità energetica e ambientale" del D.lgs. 50/2016 "Codice degli appalti" (modificato dal D.lgs 56/2017), che ne hanno reso obbligatoria l'applicazione da parte di tutte le stazioni appaltanti. Il rispetto dei precetti di tali norme produrrà un progetto rispettoso dei parametri di sostenibilità innanzitutto ambientale, ma anche economica e sociale. A titolo esemplificativo, gli elementi della pavimentazione o di arredo urbano in ricomposto WPC saranno realizzati con parte di materiale riciclato e riciclabili, mentre nelle sistemazioni delle aree a verde si considereranno azioni che facilitino la successiva gestione e manutenzione, utilizzando specie autoctone, così come nella parte edilizia si rispetteranno le prescrizioni dei suddetti CAM, e in ogni caso, si adotteranno delle scelte costruttive e tecnologiche (utilizzo di parte di materiali riciclati, utilizzo anche di materiali locali, approvvigionamento di energia di fonti rinnovabili) che riducano l'impatto ambientale dell'edificio, e del progetto nella sua totalità, durante tutto il ciclo di vita.

Le aree interessate dall'intervento saranno impegnate nella loro totalità durante le fasi di cantiere, di durata prevista di 2 anni. In particolare saranno impegnati 32'080 m<sup>2</sup> di superficie sullo specchio acqueo, 5'147,70 m<sup>2</sup> a terra per opere per la nautica da diporto e 18'431,40 m<sup>2</sup> di aree a terra per sistemazioni esterne e rifacimento dell'edificio esistente.

Durante la fase di esercizio, saranno mantenute in concessione dal promotore dell'intervento la totalità delle superfici sullo specchio acqueo, 11'077,14 m<sup>2</sup> a terra tra spazi a servizio della nautica da diporto e superfici esterne, oltre all'impronta a terra di 1'625,40 m<sup>2</sup> dell'edificio esistente, ferma restando la piena accessibilità, anche per i non fruitori della struttura, delle aree del Molo Sanità che costituiranno anch'esse una passeggiata. Le restanti superfici, pari a 10'876,56 m<sup>2</sup>, saranno restituite alla collettività e destinate a verde ad uso pubblico.

I materiali risultanti dalle demolizioni, nonché i rifiuti ed emissioni prodotti durante le lavorazioni, saranno smaltiti e/o riutilizzati secondo le normative vigenti (a livello nazionale DL 152/2006 ed il DL 116/2020).

Il progetto non interferirà, durante la sua realizzazione ed esercizio, con aree sensibili, e sarà garantito il funzionamento dell'Area Portuale nella sua totalità, come anche precedentemente indicato nelle indicazioni sulla riorganizzazione dell'assetto viario.

Il progetto non interferirà sul funzionamento delle reti di sottoservizi presenti, che verranno implementati con quelli necessari per la realizzazione dell'intervento.

## 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

### Piano Regolatore Portuale del Porto di Cagliari

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> <del>Verifica di assoggettabilità a VIA</del>	_____
<input type="checkbox"/> <del>VIA</del>	_____
<input type="checkbox"/> <del>Autorizzazione all'esercizio</del>	_____
<p>Altre autorizzazioni</p> <p><input type="checkbox"/> ___ Deliberazione n°32/78 del 15-09-2010 e n°18/13 del 20-05-2014 della Regione Autonoma della Sardegna</p> <p><input type="checkbox"/> ___ Parere Valutazione Ambientale Strategica del PRP da parte del Servizio sostenibilità Ambientale, Valutazione impatti e sistemi informativi ambientali (SAVI) della Regione Sardegna con det. N°462 del 26-04-2010 e n°375 del 18-04-2014 _____</p> <p><input type="checkbox"/> ___ Parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n°43/2010 _____</p>	<p><input type="checkbox"/> ___ Regione Autonoma della Sardegna _____</p> <p><input type="checkbox"/> ___ Servizio sostenibilità Ambientale, Valutazione impatti e sistemi informativi ambientali (SAVI) della Regione Autonoma della Sardegna _____</p> <p><input type="checkbox"/> ___ Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici _____</p>

## 7. Iter autorizzativo del progetto proposto

*Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:*

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
<input type="checkbox"/> <del>Autorizzazione all'esercizio</del>	_____
<p>Altre autorizzazioni</p> <p><input type="checkbox"/> ___ Autrizione paesaggistica ex art. 146 del D.Lgs. 42/2004 ___</p> <p><input type="checkbox"/> ___ Parere favorevole _____</p>	<p><input type="checkbox"/> ___ Servizio tutela paesaggistica della Regione Autonoma della Sardegna _____</p> <p><input type="checkbox"/> ___ Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e paesaggio per la Città metropolitana di _____</p>



<input type="checkbox"/> _____ Nulla Osta _____  <input type="checkbox"/> _____ Parere favorevole _____  <input type="checkbox"/> _____ conseguente Decreto di approvazione del Presidente dell'ADSP Mare di Sardegna _____  _____	Cagliari _____  <input type="checkbox"/> _____ Comando Provinciale di Cagliari Vigili del Fuoco _____  <input type="checkbox"/> _____ Capitaneria di Porto Cagliari _____  <input type="checkbox"/> _____ ADSP del Mare di Sardegna _____
--	---

### ITER AUTORIZZATIVO PRELIMINARE:

Il progetto proposto ha ottenuto, a seguito di Conferenza di servizi preliminare, i seguenti pareri sul progetto di fattibilità:

- Nulla osta preliminare dei Vigili del Fuoco con nota prot. n°24387 del 13/12/2019;
- Parere favorevole preliminare del Servizio tutela del paesaggio e vigilanza Sardegna Meridionale della RAS con nota prot. n°47217 del 09/12/2019;
- Parere favorevole preliminare Servizio Pianificazione Strategica e Territoriale con nota del 13/11/2019;
- Parere favorevole preliminare della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e paesaggio per la Città metropolitana di Cagliari e le province di Oristano e Sud Sardegna con nota prot. n°32196-P del 20/12/2019;
- Parere favorevole preliminare della Capitaneria di Porto con nota prot. n°12691 del 14/06/2021;
- Parere di conformità del progetto ai sensi dell'art. 26 del DL 50/2016 da parte della Soc. Progetto Costruzione Qualità PCQ SRL con rapporto finale di verifica prot. n°25080 del 22/11/2021;

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<b>X</b>	
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<b>X</b>	
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<b>X</b>	
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<b>X</b>	

<sup>1</sup>Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

<sup>2</sup>Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
6. Zone a forte densità demografica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Progetto inserito nell'area urbana di Cagliari
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Prossimità con il Centro Storico della città di Cagliari
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

<b>9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale</b>				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
	<i>Si</i>	<i>No</i>	<i>Si</i>	<i>No</i>
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Si</b>	<input type="checkbox"/> <b>No</b>	<input checked="" type="checkbox"/> <b>Si</b>	<input type="checkbox"/> <b>No</b>

<sup>3</sup>Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?</p>	<p><i>Descrizione:</i> L'intervento modifica la viabilità di una porzione del Porto di Cagliari, da carrabile a pedonale, si modifica sostanzialmente la consistenza della pavimentazione impermeabile (da asfaltata ad area verde, lastricata, riportando a nudo la antica pavimentazione in basolato di granito giacente sotto l'attuale manto d'asfalto, ove presente, e, laddove non presente, utilizzando per i percorsi materiale ecosostenibile in WPC), si modifica la composizione e destinazione d'uso di un edificio</p>		<p><b>GLI EFFETTI AMBIENTALI SARANNO POSITIVI</b></p> <p><i>Perché:</i> Riduzione dell'effetto UHI nell'area urbana del Porto di Cagliari e riduzione della quantità di CO2 nell'aria a seguito di nuove piantumazioni nelle aree verdi. Riduzione dell'inquinamento dell'aria ed acustico nel centro urbano generato dall'attuale intenso traffico di veicoli privati (automobili) (che utilizzano la viabilità portuale in luogo di quella comunale per accelerare i tempi di percorrenza), grazie alla consistente riduzione del numero di corsie a favore della realizzazione di aree a verde e percorsi ciclo-pedonali e dal traffico marittimo (navi mercantili/turistiche con anche carico/scarico automezzi) attualmente ormeggiano alla radice del Molo Sabaudò di levante e che verranno spostati grazie all'installazione di un pontone galleggiante.</p>	
<p>2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p>		<p><i>Perché:</i></p>	
<p>3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p>		<p><i>Perché:</i></p>	
<p>4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i> Produzione di rifiuti da demolizione dell'edificio esistente e dalla scarnificazione del fondo stradale dell'area Portuale</p>		<p><i>Perché:</i> I materiali risultanti dalle demolizioni, nonché i rifiuti ed emissioni prodotti durante le lavorazioni, saranno smaltiti e/o riutilizzati secondo le normative vigenti (a livello nazionale DL 152/2006 ed il DL 116/2020).</p>	

<b>9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale</b>				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i> <i>Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i> <i>Si/No/? – Perché?</i>	
	5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La viabilità urbana comunale (limitrofa all'area di intervento) non è interessata dalla realizzazione dell'opera. Verrà interessata dall'intervento l'attuale viabilità interna al porto.		<i>Perché:</i> La realizzazione dell'intervento comporterà un significativo miglioramento ambientale della zona, razionalizzando l'attuale viabilità e riducendola considerevolmente a favore di aree verde, pedonali e ciclabili.	

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
		<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<i>Descrizione: Il progetto si colloca nell'area portuale cittadina, prospiciente il centro abitato e visibile sia dal mare che dalla città.</i>		<i>Perché: l'intervento non modificherà l'attuale sky-line del porto per quanto concerne le sopraelevazioni. Il nuovo fabbricato, in tal senso, risponde alle esigenze manifestate in conferenza di servizi istruttoria dagli Enti coinvolti (Soprintendenza, Servizio tutela RAS e Servizio pianificazione del Comune di Cagliari) di non modificare la percezione visiva che si ha sull'area portuale.</i>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Il centro storico di Cagliari, prospiciente l'area portuale, non sarà interessato dall'intervento</i>		<i>Perché:</i>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

<b>9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale</b>				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione: Il progetto non interferirà, durante la sua realizzazione ed esercizio, con aree sensibili, e sarà garantito il funzionamento dell'Area Portuale nella sua totalità, come anche indicato nelle indicazioni sulla riorganizzazione della viabilità. Il progetto non interferirà sul funzionamento delle reti di sottoservizi presenti, alle quali poi andrà a riallacciarsi in fase di realizzazione. Non sono previsti in ambito portuale ulteriori interventi che possano determinare, aggiunti alla realizzazione dell'opera di cui trattasi, impatti cumulativi.</i>		<i>Perché:</i>	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	

## 10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
01	TAV_01_INQUADRAMENTO GENERALE	1:1000 / 1:5000	ALL_1_TAV_01_INQUADRAMENTO GENERALE.pdf
02	TAV_02A_PLANIMETRIA DELLE AREE DA SOTTOPORRE A LAVORI IN CONCESSIONE	1:1000	ALL_2_TAV_02A_PLANIMETRIA DELLE AREE DA SOTTOPORRE A LAVORI IN CONCESSIONE.pdf
03	TAV_02B_AREE IN CONCESSIONE: PLANIMETRIA E SCHEMI	1:1000	ALL_3_TAV_02B_AREE IN CONCESSIONE: PLANIMETRIA E SCHEMI.pdf
04	TAV_03A_PLANIMETRIA GENERALE STATO DI PROGETTO	1:1000	ALL_4_TAV_03A_PLANIMETRIA GENERALE STATO DI PROGETTO.pdf
05	TAV_03B_PLANIMETRIA DEI PERCORSI E DELLA VIABILITÀ IN PROGETTO	1:1000	ALL_5_TAV_03B_PLANIMETRIA DEI PERCORSI E DELLA VIABILITÀ IN PROGETTO.pdf
06	TAV_03C_PLANIMETRIA SCHEMA DEI SISTEMI DI ORMEGGIO	1:750	ALL_6_TAV_03C_PLANIMETRIA SCHEMA DEI SISTEMI DI ORMEGGIO.pdf
07	TAV_03D_NUOVO PONTONE D'ATTRACCO PLANIMETRIA D'INTERVENTO	1:500	ALL_7_TAV_03D_NUOVO PONTONE D'ATTRACCO PLANIMETRIA D'INTERVENTO.pdf
08	TAV_03E_NUOVO PONTONE D'ATTRACCO: PLANIMETRIA,	1:100	ALL_8_TAV_03E_NUOVO PONTONE D'ATTRACCO: PLANIMETRIA, SEZIONE E MODULI TIPO.pdf



	<b>SEZIONE E Moduli Tipo</b>		
09	<b>TAV_04A_CALCULO DEI VOLUMI: STATO DI FATTO E RILIEVO FOTOGRAFICO</b>	-	<b>ALL_9_TAV_04A_CALCULO DEI VOLUMI: STATO DI FATTO E RILIEVO FOTOGRAFICO.pdf</b>
10	<b>TAV_04B_CALCULO DEI VOLUMI DELLO STATO DI PROGETTO</b>	-	<b>ALL_10_TAV_04B_CALCULO DEI VOLUMI DELLO STATO DI PROGETTO.pdf</b>
11	<b>TAV_04C_CALCULO DEGLI STANDARD URBANISTICI DELLO STATO DI PROGETTO</b>	1:1000	<b>ALL_11_TAV_04C_CALCULO DEGLI STANDARD URBANISTICI DELLO STATO DI PROGETTO.pdf</b>
12	<b>TAV_05_PIANTE STATO DI PROGETTO: PIANO INTERRATO E PIANO TERRA</b>	1:200	<b>ALL_12_TAV_05_PIANTE STATO DI PROGETTO: PIANO INTERRATO E PIANO TERRA.pdf</b>
13	<b>TAV_06A_PIANTE STATO DI PROGETTO: PIANO PRIMO E PIANO SECONDO</b>	1:200	<b>ALL_13_TAV_06A_PIANTE STATO DI PROGETTO: PIANO PRIMO E PIANO SECONDO.pdf</b>
14	<b>TAV_06B_PIANTE STATO DI PROGETTO: PIANO TERRAZZA E COPERTURA</b>	1:200	<b>ALL_14_TAV_06B_PIANTE STATO DI PROGETTO: PIANO TERRAZZA E COPERTURA.pdf</b>
15	<b>TAV_07A_STATO DI PROGETTO: PROSPETTI E FOTO INSERIMENTI</b>	1:200	<b>ALL_15_TAV_07A_STATO DI PROGETTO: PROSPETTI E FOTO INSERIMENTI.pdf</b>
16	<b>TAV_07B_STATO DI PROGETTO: SEZIONI E FOTO INSERIMENTO</b>	1:200	<b>ALL_16_TAV_07B_STATO DI PROGETTO: SEZIONI E FOTO INSERIMENTO.pdf</b>
17	<b>TAV_08_STATO DI PROGETTO: SCHEMA DI</b>	1:200	<b>ALL_17_TAV_08_STATO DI PROGETTO: SCHEMA DI IMPIANTI: FOTOVOLTAICO E</b>

	<b>IMPIANTI: FOTOVOLTAICO E SOLARE TERMICO</b>		<b>SOLARE TERMICO.pdf</b>
18	<b>TAV_09_FOTINSERI MENTI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE</b>	-	<b>ALL_18_TAV_09_FOTINSERIM ENTI DELLA PROPOSTA PROGETTUALE.pdf</b>
19	<b>RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA</b>	-	<b>ALL_19_RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA.pdf</b>
20	<b>RELAZIONE PAESAGGISTIC A</b>	-	<b>ALL_20_RELAZIONE PAESAGGISTICA.pdf</b>
21	<b>Decreto n. 358_individuazione promotore project financing via Roma</b>	-	<b>ALL_21_Decreto n. 358_individuazione promotore project financing via Roma-signed- signed-signed-signed.pdf</b>
22	<b>Decreto n. 389_approvazio ne progetto di fattibilità project financing</b>	-	<b>ALL_22_Decreto n. 389_approvazione progetto di fattibilità project financing via Roma-signed-signed-signed- signed-signed.pdf</b>

Il/La dichiarante

**Gianfranco Molinas**  
**Legale rappresentante Marina di Porto Rotondo srl**  
**(capogruppo mandataria della costituenda ATI Marina di Porto rotondo srl)**  
 (documento informatico firmato digitalmente  
 ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>4</sup>

<sup>4</sup>Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.