



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA

PROCEDURA APERTA PER L'AFFIDAMENTO IN CONCESSIONE, MEDIANTE PROJECT FINANCING, AI SENSI DEL COMMA 15, ART. 183, DEL D. LGS. 50/2016, CON DIRITTO DI PRELAZIONE, 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



PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA

Data: Maggio 2023

Elaborato: ALL.24_INTEGRAZIONI SPONTANEE ALLA RICHIESTA DI VALUTAZIONE PRELIMINARE (ID: 9614) (art. 6 comma 9 D.L. 152/2006)

Proponente: MARINA DI PORTO ROTONDO Srl in costituenda A.T.I.

Progettisti: Arch. Gianfranco Sequi - Arch. Gottardo Viridis - Arch. Massimo Faiferri

Gruppo di lavoro:

Coordinamento della progettazione:

Arch. Giampaolo Lai
Arch. Jacopo Moret
Ing. Maria Laura Orrù
Geom. Luca Pinducciu

Strutture:

Opere portuali:

Impianti Tecnologici:

Ing. Corrado Striano
Ing. Giorgio Guagliumi
Depengineering Srl
P.I. Giancarlo Pistelli

Geologo:

Archeologa:

Studio di fattibilità economica:

Consulenza legale:

Dott. Mauro Pompei
Dott.ssa A.Luisa Sanna
IPSE Srl
Studio Legale Ballero & Associati

Responsabile Unico Procedimento:

Ing. Alessandra Mannai



studio professionisti associati srl

Alla cortese attenzione del
Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale valutazioni ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma

OGGETTO: [ID: 9614] Integrazioni spontanee per la procedura di Valutazione preliminare (art. 6, comma 9 D. Lgs. 152/2006) per il progetto denominato “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”

PREMESSA

La presente relazione d'integrazioni spontanee alla Vs. richiesta di integrazioni pervenuta in data 06-04-2023, con registro ufficiale uscita MASE n°0055030.06-04-2023, per la richiesta di Valutazione preliminare (art. 6, comma 9 D. Lgs 152/2006) (**ID: 9614**) mira ad esplicitare maggiormente come l'intervento proposto di **“Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva ed il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il Molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari”** si inserisca nella configurazione attuale dell'Area Portuale, ed in particolare del Molo Sabauda Interno, nell'ambito del piano degli ormeggi e di utilizzo del Molo ormai consolidato e lo sviluppo previsto, coerentemente alla previsioni del Piano Regolatore Portuale sulla base delle modifiche apportate anche con l'Adeguamento Tecnico Funzionale del Dicembre 2021 (relativo alla sottozona D ed H4 per il Terminal Ro Ro e Ro Ro-pax), con gli interventi già programmati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna.

QUADRO TEMPORALE GENERALE DEGLI SVILUPPI PREVISTI

Innanzitutto, è fondamentale tenere presente la modifica al P.R.P. inserita dall'Ente nel proprio Piano Operativo Triennale che prevede il trasferimento di tutti i traffici commerciali (RO-RO) nel Terminal che verrà realizzato nell'avamposto ovest del Porto Canale di Cagliari, ove saranno predisposti n.6 ormeggi per navi RO-RO e RO-RO PAX, dirottando perciò su questa nuova infrastruttura il traffico attualmente organizzato sul Molo Sabauda.

Per la realizzazione di tale opera è stata già pubblicata dall'Ente il bando per l'affidamento dei lavori con appalto integrato in data 08-05-2023. La base d'asta prevede una durata dei lavori in 5 anni soggetti al ribasso, grazie all'inserimento di un criterio premiale nel Bando. Pertanto, si può presumere un **tempo di completamento dell'intervento, con conseguente trasferimento del traffico marittimo, in circa 4 anni dall'inizio dei lavori (previsto nei primi mesi del 2024).**

Perciò si può ipotizzare la **piena operatività del nuovo Terminal del Porto Canale di Cagliari per la fine del 2027.**

Per i lavori di **“Riquilificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva ed il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il Molo Sanità e il molo Sant’Agostino del porto di Cagliari”**, sono previsti dei tempi di realizzazione delle opere pari a 2 anni, stimati a decorrere dall’inizio del 2024, per **concludersi perciò nei primi mesi del 2026.**

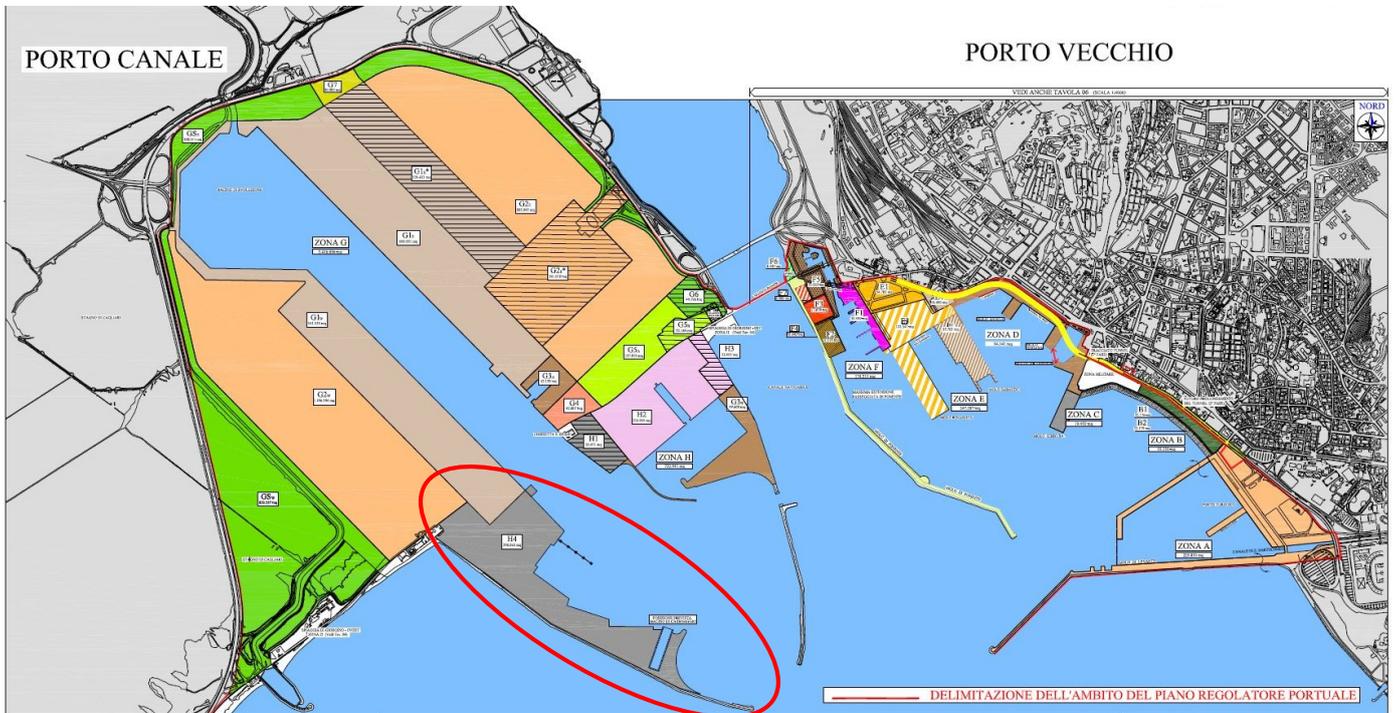
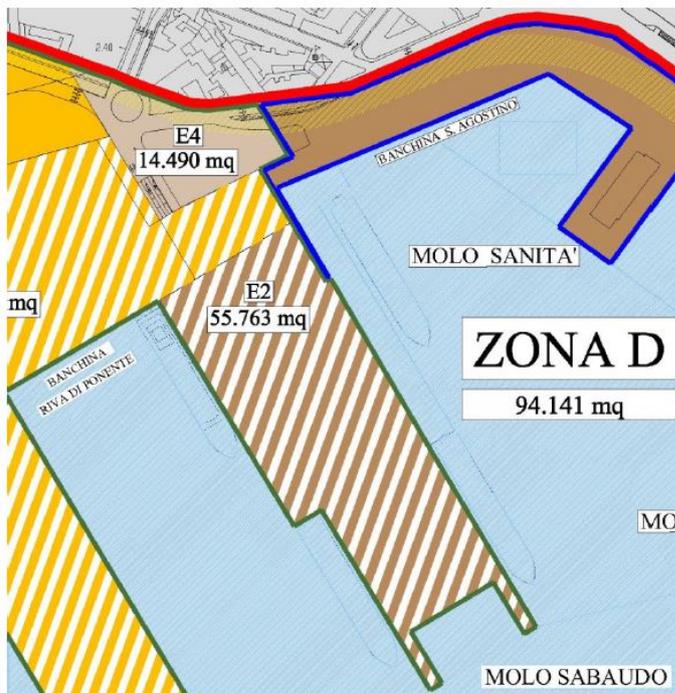


Immagine 01: Estratto dagli elaborati dell'ATF del 2021 del Piano Regolatore Portuale con evidenziato l'avamposto da realizzarsi nell'area del Porto Canale



- Tav.06 (sub-zonizzazione) – A.T.F. al P.R.P. vigente -

Immagine 02: Estratto dagli elaborati dell'ATF del 2021 del Piano Regolatore Portuale: particolare dell'area del Molo Sabauo e della Calata Sant’Agostino (da destinarsi a Zona D)

Con la realizzazione delle opere del presente intervento si andrà a realizzare la modifica degli schemi di ormeggio del Molo Sabauda Interno secondo quanto esposto negli elaborati progettuali e relazionali, attraverso anche la **realizzazione di un nuovo pontone di attracco** per il dirottamento degli attracchi delle navi RO-RO verso la testa del Molo Sabauda Interno, ad oltre 200 m dalla sua radice. Inoltre, la destinazione alla nautica da diporto della calata Sant'Agostino determinerà l'allontanamento dalla medesima dei rimorchiatori, che attualmente la utilizzano per il loro ormeggio (si rimanda per completezza all' "ALL_23_INTEGRAZIONE ALLA LISTA DI CONTROLLO_RELAZIONE SULLE INTERFERENZE CON IL CONTESTO AMBIENTALE" allegato alla presente richiesta).

Durante il periodo di cantiere, considerando la necessità del posizionamento di nuovi corpi morti, catene madri e catene per la realizzazione dei 26 nuovi ormeggi per imbarcazioni per la nautica da diporto, **il traffico marittimo sarà interdetto nello specchio acqueo compreso tra il Molo Sabauda Interno, la Calata Sant'Agostino e il Molo Sanità per tutta la durata dei lavori.**

Si precisa ulteriormente anche che i lavori **non prevedano la realizzazione di opere foranee, moli, banchine o il posizionamento di pontili**, mentre sulla banchina si opererà solamente con lavori di ripavimentazione con il posizionamento di colonnine di alimentazione per le imbarcazioni da diporto.

Da quanto sopra esposto, si ottiene un **quadro temporale dei traffici marittimi e veicolari** insistenti sull'area del Molo Sabauda e della Calata Sant'Agostino secondo lo schema sotto esposto:



Immagine 03: elaborazione grafica dei traffici marittimi e veicolari in relazione agli sviluppi futuri dell'area del Molo Sabauda Interno e della Calata Sant'Agostino

Ulteriormente, si sottolinea come lo spostamento del punto d'attracco del Molo Sabauda interno verso la testa del Molo stesso sarà reso possibile dalla fornitura con oneri a carico del Proponente del Project Financing di un pontone d'attracco galleggiante, di dimensioni 31,85 x 34,30 m, realizzato in elementi modulari d'acciaio.

Tale modifica non comporterà un'intensificazione del volume di traffico navale RO-RO su questa porzione di molo, ma ne consentirà lo svolgimento in migliori condizioni di sicurezza.

Allo stato attuale infatti, l'attracco presenta alcune criticità che rendono il suo utilizzo difficoltoso e non sicuro, come evidenziato anche dalle analisi del traffico medio mensile allegate nell'"ALL_23_INTEGRAZIONE ALLA LISTA DI CONTROLLO_RELAZIONE SULLE INTERFERENZE CON IL CONTESTO AMBIENTALE" presentato.

Tali criticità nascono da due fattori principali:

- la non ortogonalità del Molo Sabauda con la Calata Sant'Agostino, che rende maggiormente difficoltosa la manovra di attracco;

- la bassa altezza della banchina, che genera un'eccessiva pendenza della rampa di poppa della nave al momento delle operazioni di carico e scarico dalla nave dei mezzi di trasporto.

La realizzazione del nuovo pontone di attracco consentirà il superamento di tali criticità, **permettendo di operare in maggior sicurezza**, ed evitando all'Ente Portuale di effettuare lavori di risistemazione della banchina, economicamente svantaggiosi considerando anche il dirottamento futuro dei traffici RO-RO sul futuro Avamposto del Porto Canale.

INTERRELAZIONE DELLE ATTIVITA' A SEGUITO DELLA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

Dall'osservazione del grafico soprastante (*immagine 03*), si possono trarre le seguenti osservazioni:

- al momento dell'apertura del cantiere, e per tutto il suo sviluppo (2 anni), dall'area di progetto (compresa tra Molo Sabauda Interno e Calata Sant'Agostino) **saranno integralmente eliminati i traffici navali legati alle navi RO-RO e ai rimorchiatori**, sia in manovra che in stazionamento;

- nel medesimo periodo, si **manterrà il volume di traffico veicolare insistente sulla Calata Sant'Agostino**, legato alle operazioni di imbarco e sbarco delle navi attraccanti sul restante Molo Sabauda Esterno e sul Molo Rinascita. Sarà invece **integralmente interdetto lo stazionamento** nelle aree parcheggio della medesima Calata, le quali saranno occupate dai mezzi di cantiere;

- a seguito della realizzazione dell'intervento (stimata a fine 2026), **sarà ripresa con la medesima intensità (che si aveva prima dell'apertura del cantiere) il traffico navale RO-RO**, sebbene dirottato verso la testa del Molo Sabauda Interno (e, quindi, con l'allontanamento delle banchine), mentre **non riprenderanno le operazioni di stazionamento e manovra dei rimorchiatori sulla Calata Sant'Agostino**. Sarà presente, invece, il traffico legato alla nautica da diporto;

- al momento del completamento dell'avamposto del Porto Canale (stimata a fine 2027), secondo quanto previsto dal P.R.P., **dall'area di intervento andranno ad eliminarsi le componenti di traffico delle navi RO-RO e del relativo traffico veicolare legato alle operazioni di imbarco e sbarco sul Molo Sabauda**. Sarà invece mantenuto il solo traffico veicolare legato alle attività crocieristiche sul Molo Rinascita, attualmente misto al traffico RO-RO.

COMPARAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE ANTE OPERAM, INTER OPERAM E POST OPERAM

Come evidenziato nell'"ALL_23_INTEGRAZIONE ALLA LISTA DI CONTROLLO_RELAZIONE SULLE INTERFERENZE CON IL CONTESTO AMBIENTALE", **uno dei maggiori benefici ambientali dell'intervento sull'area del Molo Sabauda Interno e della Calata Sant'Agostino sarà l'eliminazione dell'inquinamento legato alla manovra e allo stazionamento dei rimorchiatori** nello specchio acqueo antistante.

Riprendendo quanto esposto nel suddetto allegato, infatti, si può osservare come **le emissioni generate dalle operazioni dei rimorchiatori siano nettamente superiori rispetto a quelle generate dalle manovre delle imbarcazioni da diporto** che andranno ad ormeggiarsi a seguito

dell'intervento (cfr. pagg. da 12 a 15 dell'“ALL_23_INTEGRAZIONE ALLA LISTA DI CONTROLLO_RELAZIONE SULLE INTERFERENZE CON IL CONTESTO AMBIENTALE”).

Conseguentemente, **anche nelle fasi di contemporaneità delle funzioni portuali (da metà del 1°quadrimestre del 2026 sino a metà del 3°quadrimestre del 2027, con traffico legato alla nautica da diporto e RO-RO) la realizzazione dell'intervento porterà dei benefici sulla porzione del Porto Storico da un punto di vista delle emissioni ambientali.**

Si precisa ulteriormente che **lo spostamento dell'ormeggio per navi RO-RO favorirà l'allontanamento dal centro abitato delle polveri inquinanti e delle emissioni sonore grazie alla maggior distanza delle banchine e all'azione del vento.**

Tali effetti benefici saranno poi ulteriormente accentuati al momento del completamento dell'infrastruttura portuale nell'avamposto del Porto Canale, che annullerà il traffico RO-RO ed il traffico veicolare che impegnano attualmente il Molo Sabauda, mentre il Molo Rinascita verrà sfruttato solo per il traffico crocieristico, con conseguente riduzione, rispetto alla configurazione attuale, anche del traffico veicolare legato all'esplicarsi delle funzioni del Molo stesso.

Cagliari, 29-05-2023

Il tecnico incaricato,

Arch. Gianfranco Sequi

Il proponente,

Marina di Porto Rotondo Srl in costituenda A.T.I.