

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 DEFINITIVO

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA)

Data:
Febbraio 2024

ALL. 21 - INTEGRAZIONI SPONTANEE ALLA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA (ID: 10608) (art. 19 D.Lgs. 152/2006)

Responsabile Unico Procedimento: Ing. Alessandra Mannai

Aggiudicataria: A.T.I. Marina di Porto Rotondo s.r.l., Impresa Pellegrini s.r.l.
Ar.Gi.S. srls - Arch. Gottardo Viridis - SPA srl - Cosin srl

Gruppo di lavoro:
Arch. Giampaolo Lai
Arch. Jacopo Moret
Ing. Maria Laura Orrù
Arch. Stefano Lecca
Dott. Michele Setti

Strutture: Secured Solutions srl
Opere portuali: Ing. Andrea Ritossa
Certificazione C.P.I.: Ing. Valter Selleri

Geologo: Dott. Mauro Pompei
Archeologa: Dott.ssa A.Luisa Sanna
Studio di fattibilità economica: IPSE Srl
Consulenza legale: Studio Legale Ballero & Associati

*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: 10608] Integrazioni spontanee per la procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA (art. 19 D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) 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”

Sommario

1. Premessa	2
2. Definizione più dettagliata nel contesto del Piano Regolatore Portuale.....	3
3. Sovrapposizione con altri progetti in corso	5
4. Riorganizzazione delle aree di parcheggio	7
5. Scelta progettuale rispetto le aree verdi	8
6. Gestione delle acque meteoriche di prima pioggia	10
7. Screening di V.Inc.A.	12
8. Allegato A: Format di supporto Screening di V.Inc.A.	14

Ditta/Società	Proponente/ Professionista incaricato	Firma e/o Timbro	Luogo e data
Marina di Porto Rotondo srl	Gian Franco Molinas (legale rappresentante)		

1. Premessa

In risposta a quanto da Voi evidenziato con nota RAS AOO n°400 del 05-01-2024 e pervenuta al Reg. Ufficiale MASE con n°0002067 del 05-01-2024 e a seguito dell'incontro 08/02/2024 con gli esponenti della Commissione VIA VAS del MASE, si forniscono le seguenti integrazioni e i chiarimenti:

- *Definizione più dettagliata nel contesto del Piano Regolatore Portuale*
- *Sovrapposizione con altri progetti in corso*
- *Riorganizzazione delle aree di parcheggio*
- *Scelta progettuale rispetto le aree verdi*
- *Gestione delle acque meteoriche di prima pioggia*

Inoltre, nel corso dell'esame degli ambiti di interesse ecologico, è stata confermata la mancanza di zone soggette a protezione ambientale, conformemente alle leggi dell'Unione Europea, nazionali e regionali, nell'area destinata al progetto all'interno del Porto di Cagliari. L'analisi condotta ha rilevato che il sito esaminato non è compreso né si trova all'interno di aree tutelate secondo la Legge 394/91. Tuttavia, considerata la prossimità di vari Siti appartenenti alla Rete Natura 2000, si è proceduto con uno Screening di Valutazione di Incidenza Ambientale (V.Inc.A) seguendo le procedure stabilite dalle direttive regionali per la Valutazione di impatto ambientale.

2. Definizione più dettagliata nel contesto del Piano Regolatore Portuale

OSSERVAZIONE: *“l'intervento in progetto debba essere inquadrato in maniera maggiormente circostanziata all'interno del Piano Regolatore Portuale (...) anche in relazione al complesso di altre opere che la stessa ADSP sta portando avanti negli ambiti contermini, (...)*

Il Porto di Cagliari, con i suoi 5 ormeggi per navi con rampa poppiera (RO-RO e RO-RO – pax), utilizzati al 14,24% nel 2019, è adeguato alle attuali esigenze di traffico portuale. Tuttavia, uno di questi ormeggi (Molo Sabauda interno) è poco utilizzato a causa di vari problemi strutturali.

Inizialmente, il P.R.P. aveva previsto la creazione di un centro intermodale sul Molo Sabauda, in vista di un aumento del traffico passeggeri su navi RO-RO. Tuttavia, questo aumento non si è verificato, principalmente a causa della concorrenza dell'industria aerea e della scarsa competitività dei costi delle rotte marittime offerte dal Porto di Cagliari rispetto ai porti di Olbia e Porto Torres. Il traffico passeggeri nel Porto di Cagliari è lontano dalle previsioni del P.R.P. e dai numeri dei passeggeri di Olbia e Porto Torres. Di conseguenza, il traffico che prima era RO-RO – pax è diventato principalmente solo RO-RO a causa della specializzazione delle navi e del fatto che l'hinterland cagliaritano rappresenta il 70% dell'economia sarda.

Per questo motivo, l'Autorità Portuale ha realizzato una modifica al P.R.P. che prevede il trasferimento di tutti i traffici commerciali (RO-RO) nel Terminal che sarà realizzato nell'avamposto ovest del Porto Canale di Cagliari. Questo nuovo Terminal, attualmente in costruzione con fondi PNRR, includerà 6 ormeggi per navi RO-RO di ultima generazione e piazzali per la sosta di almeno 1.200 semirimorchi.

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.

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 ed il Molo Sanità per tutta la durata dei lavori.

Lo spostamento del punto d'attracco del Molo Sabauda interno verso la testa del Molo stesso 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.

Dal cronoprogramma presentato nel capitolo 3.6 del SIA, 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.

Tutti questi passaggi e le previsioni sono stati considerati nel P.R.P., nelle necessarie A.T.F. e sono alla base delle scelte progettuali concordate con la ADSP.

3. Sovrapposizione con altri progetti in corso

OSSERVAZIONE: *“l'intervento in progetto debba essere inquadrato in maniera maggiormente circostanziata (...) Questo aspetto è innegabilmente legato anche al cumulo con altri progetti, esistenti e/o approvati, (...)”*

Da riunione avvenuta con l'impresa esecutrice dell'intervento in fase di realizzazione sulla Via Roma denominato **"UNA PROMENADE VERDE PER IL WATERFRONT DI CAGLIARI"** realizzato assieme all'intervento di **"RIQUALIFICAZIONE DELLA PIAZZA MATTEOTTI"**, tali opere dovrebbero concludersi ad Ottobre 2024.

Per quanto concerne l'intervento da Voi citato riguardo alla realizzazione della **"METROPOLITANA LEGGERA DI CAGLIARI – COLLEGAMENTO REPUBBLICA/MATTEOTTI-STAZIONE"**, allo stato attuale si sta realizzando il tratto compreso tra Piazza Repubblica e Viale Cimitero, per il quale è prevista (da informazioni in nostro possesso a seguito di contatti con la Stazione Appaltante ARST) la conclusione ad Aprile 2024. Da quel momento, per arrivare all'inizio del tratto su Via Roma, dovrà realizzarsi ancora un tratto lungo circa 1,2 km. L'inizio del cantiere lungo la suddetta Via Roma avverrà, dalle informazioni ottenute, solo a conclusione del cantiere della **"PROMENADE VERDE"** e dei cantieri relativi ai tratti di collegamento tra Viale Cimitero e la Via Roma stessa (di lunghezza 1,2 km), e avrà una durata prevista di 17 mesi.

Alla luce di quanto sopra esposto, e come esplicitato nello schema temporale sotto allegato, il cantiere del Project Financing sull'area portuale oggetto della presente procedura presenterà una contemporaneità con i cantieri contermini di 18 mesi totali, di cui 1 con il cantiere della **"PROMENADE VERDE"** e **"PIAZZA MATTEOTTI"** e 17 con il cantiere della **"METROPOLITANA LEGGERA"**.

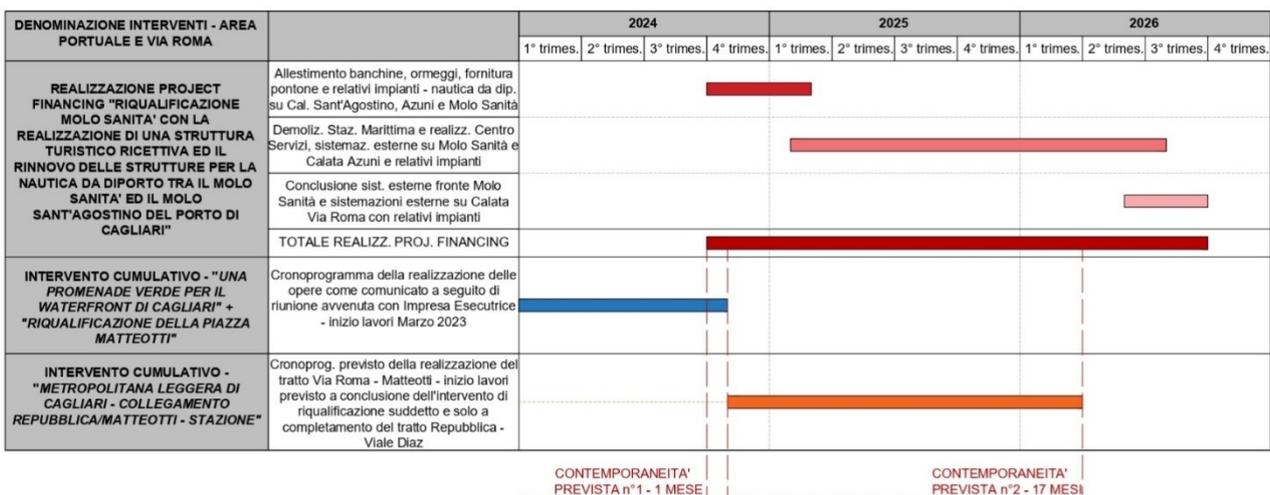


Figura 1: Cronoprogramma delle opere previste dal Project Financing in rapporto anche ai cantieri contermini

Si precisa ulteriormente che il cantiere del Project Financing non avrà effetti sul traffico veicolare o pedonale esterno all'area oggetto dei lavori in concessione, non prevedendo lavorazioni esterne alla porzione di Area Portuale interessata dal proprio intervento.

4. Riorganizzazione delle aree di parcheggio

OSSERVAZIONE: - si osserva inoltre che la risistemazione delle aree pubbliche a terra prevista dagli interventi in progetto, pur essendo in astratto auspicabile, nel caso concreto comporta di fatto la sottrazione di un ampio numero di parcheggi (ndr. peraltro non ben quantificati), attualmente in uso alla collettività, in parte perché alcuni saranno necessariamente di pertinenza dei nuovi posti barca ricavati (ndr. parcheggi Calata S. Agostino nella Tavola 03A), in parte perché si è scelto di riconvertire un'ampia area attualmente occupata da parcheggi e viabilità, ad area verde

Allo stato attuale, nell'area che sarà oggetto di lavori in concessione previsti dal Project Financing, sono presenti 321 stalli, a cui si aggiungono 4 stalli per taxi/NCC, 5 per bus turistici e 9 per scooter.

Sulla sola area di progetto, il numero di parcheggi si ridurrà a 119 stalli, a cui si aggiungeranno 4 stalli per carico/scarico di merci ed utenti del Centro Servizi. Saranno mantenuti, invece, gli stalli a pagamento della concessione "APCOA", in numero di 120, sempre destinati ad uso pubblico.

Si rappresenta, inoltre, che le aree della calata S. Agostino e della calata Via Roma sono attualmente oggetto di sosta indiscriminata (specie nelle ore notturne del fine settimana) con occupazione non solo di parcheggi destinati ad altri veicoli (ad esempio, taxi e bus) ma anche di intere corsie e marciapiedi. Ulteriormente, poiché i percorsi viari e le aree di sosta rientrano all'interno delle aree del Demanio Marittimo, tali aree dovrebbero essere riservate esclusivamente all'utenza portuale, a differenza di quanto avviene al momento.

Pertanto, anche l'attuale utilizzo "improprio" delle aree portuali verrà sanato con l'esecuzione del presente intervento.

CONFRONTO TRA NUMERO PARCHEGGI STATO ATTUALE E STATO DI PROGETTO

ALLO STATO ATTUALE, L'AREA DEL PORTO STORICO DI CAGLIARI PRESENTA:

- 59 stalli sulla Calata Sant'Agostino + 2 stalli per disabili
- 106 stalli sulla Calata Azuni + 2 stalli per disabili + 4 stalli per taxi/NCC + 5 per bus turistici
- 47 stalli sulla Calata Via Roma (in concessione a Portus Karalis)
- 100 stalli sul Molo Sanità + 5 stalli per disabili + 9 stalli per scooter

Per un totale di:

- 312 stalli + 9 stalli per disabili + 4 stalli per taxi/NCC + 5 per bus turistici + 9 per scooter

LA PROPOSTA PROGETTUALE PREVEDE:

- 54 stalli sulla Calata Sant'Agostino + 2 stalli per disabili (porzione di parcheggi al momento occupata progettualmente dalla Cabina Elettrica, in fase esecutiva si valuterà se spostarla e mantenere il numero di parcheggi attuale)
- 47 stalli sulla Calata Azuni e Calata Via Roma + 2 stalli per disabili
- 13 stalli sul Molo Sanità + 1 per disabili + 4 stalli per carico-scarico merci ed utenti del Centro Servizi di cui 2 adatti anche ad utenti con disabilità

Per un totale di:

- 114 stalli + 5 stalli per disabili + 4 stalli per carico-scarico merci ed utenti di cui 2 adatti anche ad utenti con disabilità

5. Scelta progettuale rispetto le aree verdi

OSSERVAZIONE: - *Si nutrono inoltre alcune perplessità in merito alla scelta progettuale di utilizzare un andamento a colline o gradoni per quest'area, dal momento che ciò implicherebbe una modifica percettiva da valutare in maniera più approfondita.*

L'andamento a colline è determinato dalla scelta di mantenere innanzitutto le piantumazioni esistenti all'interno delle n.4 grandi aiuole esistenti lungo la via Roma: il punto più alto corrisponde all'attuale quota, da cui si degrada sino al piano di campagna attuale. Oltre a ciò, l'andamento delle aiuole in progetto è stato anche previsto per celare alla vista il basamento in calcestruzzo di fondazione delle 3 torri faro presenti nell'area portuale che per l'appunto, allo stato attuale, sono localizzate nelle aiuole esistenti (vedasi foto allegate).

Infatti, le pregevoli piantumazioni in esse presenti (palme di S. Pietro e palme *Washingtonia*) da oltre un ventennio potrebbero non sopportare il trapianto nell'aiuola a quota piano di campagna (circa 1,50 metri inferiore).

Pertanto, dal punto di vista percettivo non cambia nella sostanza quanto presente attualmente, fatta eccezione per la visuale "verde" al posto della "grigia" dell'asfalto.



Figura 2: Foto aerea dell'area attuale del Porto Storico con identificazione delle 4 aiuole esistenti



Figura 3: Foto dell'aiuola n°1



Figura 4: Foto delle aiuole n°2 e 3



Figura 5: Foto dell'aiuola n°4

6. Gestione delle acque meteoriche di prima pioggia

OSSERVAZIONE: - *si ritiene necessario che la Proponente chiarisca come avviene allo stato attuale la gestione delle acque meteoriche di prima pioggia sulla banchina portuale oggetto di intervento (n.d.r. ovvero sulle aree a terra oggetto di concessione individuate nella Tavola 02A) e che cosa preveda il progetto in questione, anche in termini di eventuale adeguamento alla Disciplina regionale sugli scarichi di cui alla Deliberazione n. 69/25 del 2008 e alla Disciplina sul riutilizzo delle acque reflue depurate di cui alla Deliberazione n. 75/15 del 2008.*

Tutte le banchine del Porto nelle aree oggetto dell'intervento (calata S. Agostino, calata Azuni e calata via Roma) sono realizzate da decenni (risultano anche nelle foto aeree del geoportale degli anni 1940-1950).

L'Autorità Portuale è stata istituita nel 1994.

Pertanto, nelle aree non sono presenti impianti di trattamento delle acque di prima pioggia. Si rappresenta, in ogni caso, che le aree della calata S. Agostino destinate, attualmente e nell'intervento di cui trattasi, a parcheggio sono pari a circa 880 mq e, pertanto, inferiori ai 1.000 mq previsti dalla DGR n.69/25 del 10.12.2008.

Nelle aree dell'attuale passeggiata della via Roma, incluso il Molo Sanità, le acque meteoriche dilavano a mare con la pendenza delle pavimentazioni. Con l'intervento si rappresenta che sarà consentito l'accesso sul Molo Sanità solo a vetture elettriche dirette alla struttura senza possibilità di parcheggio, se non temporaneo (per carico/scarico). Pertanto, verrà migliorato, rispetto allo stato attuale, anche detto aspetto.

7. Screening di V.Inc.A.

Nell'ambito della ricognizione degli ambiti di interesse naturalistico, è stata verificata l'eventuale presenza di aree sottoposte a tutela ambientale in base alla normativa comunitaria, nazionale e regionale in corrispondenza dell'area progettuale all'interno del Porto di Cagliari.

La verifica effettuata ha evidenziato che l'area di indagine non rientra all'interno di Siti delle Rete Natura 2000 e non ricade all'interno di aree protette ai sensi della L. 394/91 e della L.R.31/89.

L'intorno ove insiste l'ambito di intervento presenta molteplici valenze di natura paesaggistico – ambientale ed è sottoposto a diverse forme di tutela.

La Rete Europea di Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS) conta nella fascia costiera del territorio comunale di Cagliari 4 ZSC e 2 ZPS di seguito elencati:

- ZSC ITB040022 “Stagno di Molentargius e territori limitrofi”;
- ZSC ITB040023 “Stagno di Cagliari, Saline di Macchiareddu, Laguna di Santa Gilla”;
- ZSC ITB042242 “Torre del Poetto”;
- ZSC ITB042243 “Monte Sant’Elia, Cala Mosca e Cala Fighera”;
- ZPS ITB044002 “Saline di Molentargius”;
- ZPS ITB044003 “Stagno di Cagliari”.

L'immagine nella pagina seguente rappresenta la distribuzione dei siti appartenenti alla Rete Natura 2000 sul territorio.

Sulla base di quanto evidenziato, possiamo indicare che, a seguito dello screening di VINCA eseguito, non risultano impatti significativi che pregiudichino la conservazione degli habitat o delle specie presenti nei siti Natura 2000 in questione.

I risultati indicano chiaramente che non sono state rilevate incidenze negative che precludano l'avanzamento dell'iniziativa presa in esame, permettendo dunque che questa prosegua nel pieno rispetto dell'integrità ecologica dei siti Natura 2000.

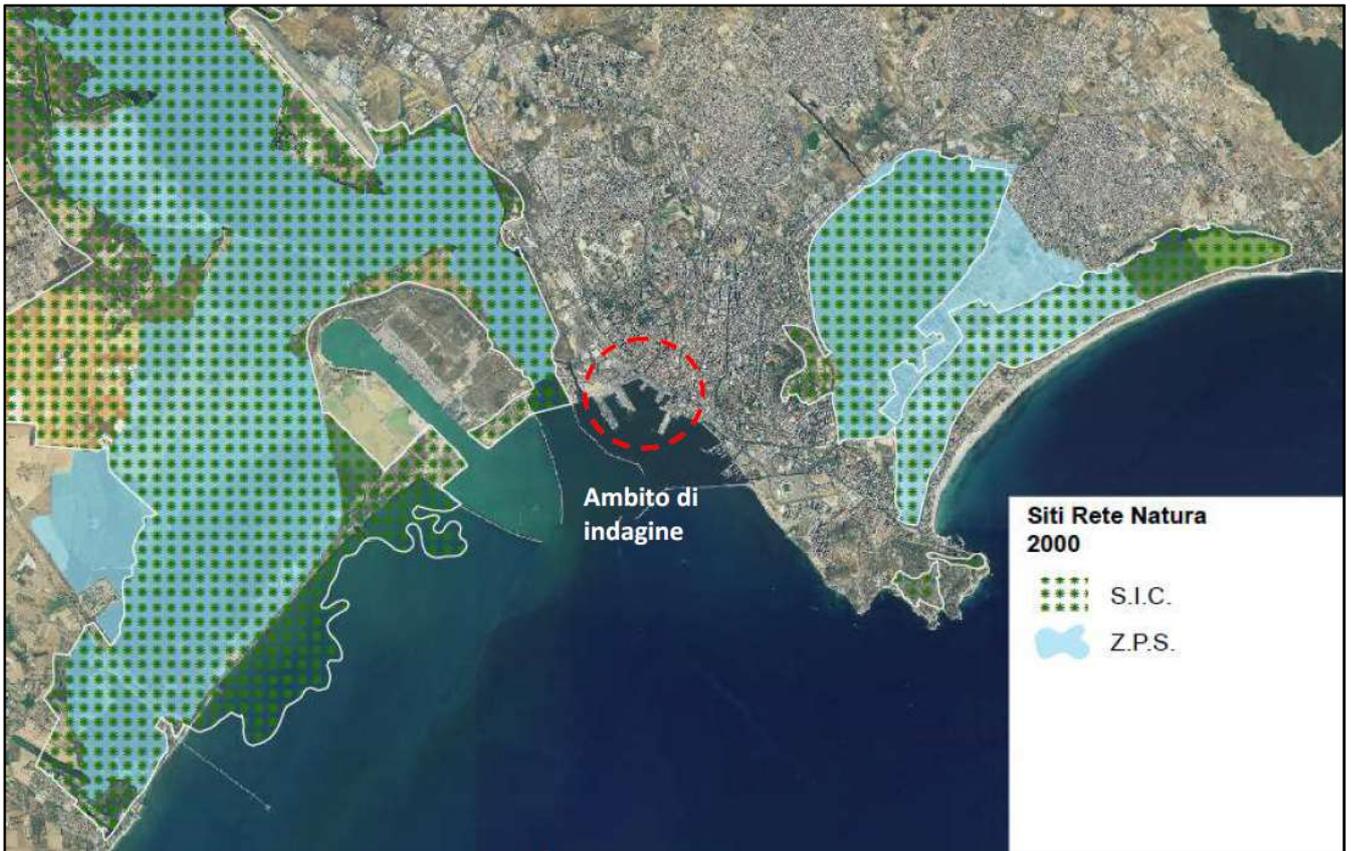


Figura 6: Inquadramento della fascia costiera rispetto ai Siti della Rete Natura 2000

8. Allegato A: Format di supporto Screening di V.Inc.A.