

PIANO REGOLATORE PORTUALE DI CAGLIARI
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

DICHIARAZIONE DI SINTESI
(ARTICOLO 9 DIRETTIVA 2001/42/CE)

4 AGOSTO 2010

INDICE

1	PREMESSA.....	2
2	IL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE E VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO.....	2
3	L'INTEGRAZIONE DELLA DIMENSIONE AMBIENTALE NEL PIANO	5
4	IL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE E CONSULTAZIONE ATTIVATO	7
4.1	<i>Osservazioni pervenute e modalità di recepimento</i>	9
5	LE MOTIVAZIONI DELLA SCELTA DEL PIANO	15

1 PREMESSA

Un processo decisionale partecipato necessita di strumenti per informare i soggetti, anche non istituzionali, interessati alla decisione e per consentirne la comunicazione e l'espressione dei diversi punti di vista. Una volta approvato il piano l'amministrazione responsabile deve attivare un'attività di informazione che coinvolge le autorità ed il pubblico protagonisti dei processi di partecipazione e consultazione. Documento centrale di questa fase è la presente relazione che ha il compito di riepilogare in modo esaustivo il procedimento, i risultati e le motivazioni delle scelte.

La normativa vigente in materia di Valutazione Ambientale Strategica detiene tra i suoi principi quello della trasparenza del processo decisionale e pertanto ha regolato la cosiddetta fase di Informazione sulla decisione.

In base all'art. 16 dell'Allegato C della Deliberazione di Giunta Regionale n. 24/23 del 23.04.2008 la decisione finale relativa al nuovo Piano Regolatore Portuale di Cagliari deve essere pubblicata sul BURAS con l'indicazione della sede ove si possa prendere visione del Piano e di tutta la documentazione oggetto di istruttoria. Inoltre devono essere resi pubblici sui siti web dell'Autorità Portuale di Cagliari e della Regione Sardegna i seguenti documenti:

- ❑ Il Parere Motivato espresso dal servizio SAVI;
- ❑ Una Dichiarazione di Sintesi;
- ❑ Le misure da adottare in materia di monitoraggio.

La dichiarazione di seguito esposta ha il compito di illustrare in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel nuovo PRP di Cagliari, come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano alla luce delle possibili alternative individuate. Tramite la pubblicazione del documento tali informazioni verranno portate a conoscenza del pubblico e delle autorità con competenze ambientali, affinché i soggetti che hanno partecipato alla valutazione ambientale possano verificare in che modo gli esiti della stessa sono stati integrati nel Piano.

2 IL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE E VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO

La procedura di VAS del nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) di Cagliari è stata attivata a seguito della risposta del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale (prot. DSA – 2008 – 0012770 del 12/05/2008) ad un quesito posto dall'Autorità Portuale circa l'Assoggettabilità del PRP alla procedura. Tale risposta chiariva inoltre che in base al D. Lgs. 4/2008 sono sottoposti a VAS secondo le disposizioni delle leggi regionali i piani e programmi la cui approvazione compete alle regioni, come il PRP, che viene approvato dalla Regione Competente secondo quanto disposto dalla Legge n. 84/1994. Successivamente l'Autorità Portuale ha provveduto ad avviare le procedure per l'affidamento dell'incarico di redazione della documentazione necessaria per la procedura di VAS e la Regione Sardegna ha chiarito con nota prot. 7505 del 7 aprile 2009 inviata al raggruppamento incaricato che "dato che l'autorità che approva il Piano Regolatore Portuale è la Regione si ritiene che l'autorità competente sia da considerarsi incardinata nel Servizio SAVI della Regione. Per la stessa ragione si ritiene che il Piano debba seguire le direttive stabilite dalla delibera 24/23 del 23 aprile 2008".

Inoltre veniva chiarito che, essendo l'Autorità Portuale il "proponente", l'"Autorità Procedente" risulta essere la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano, ovvero la Regione attraverso l'organo specifico che ha il compito di approvare il piano.

La prima fase, definita di scoping, è stata avviata a seguito di incontri preliminari attivati tra il Servizio SAVI e l'Autorità Portuale, in base ai quali è stato redatto il Rapporto di Scoping, documento avente lo scopo di definire la portata e il

livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale del Piano Regolatore Portuale. I contenuti sintetici dell'elaborato sono i seguenti:

- ❑ la descrizione del piano;
- ❑ l'elenco degli indicatori da utilizzare per l'analisi e la mappa della metainformazione;
- ❑ la definizione di una metodologia per la valutazione degli impatti;
- ❑ le modalità di realizzazione del processo partecipativo e soggetti coinvolti anche secondo le indicazioni contenute nell'art. 5 della Delibera Regionale n. 23/24 del 23 aprile 2008;
- ❑ le indicazioni sul monitoraggio del piano.

Il Documento, redatto sulla base degli elaborati relativi al PRP approvato dal Comitato Portuale in data 31.10.2008 e successivamente adottato, previa intesa con i comuni della Circonscrizione Portuale, in data 29.05.2009, è stato inviato ai soggetti competenti in materia ambientale prima della convocazione dell'incontro di scoping, tenutosi il giorno 4 agosto 2009 presso il terminal Crociere, Molo Ichnusa, incontro finalizzato a dibattere e definire la portata ed il livello di informazioni da includere nel Rapporto Ambientale. A tale incontro sono stati invitati anche gli Enti Territorialmente interessati ed il pubblico. Le Autorità Ambientali hanno fatto pervenire le loro osservazioni, delle quali si è tenuto conto nella proposta di Rapporto Ambientale, che ha comportato le seguenti attività:

- ❑ analisi del contesto socio – economico ed ambientale;
- ❑ sintesi delle tendenze evolutive e mappatura delle criticità ed emergenze;
- ❑ analisi del quadro pianificatorio di riferimento e di coerenza del piano con i piani e programmi presenti sul territorio;
- ❑ analisi di coerenza interna tra obiettivi ed azioni del piano;
- ❑ definizione degli obiettivi di sostenibilità ambientale;
- ❑ analisi dei potenziali impatti positivi e negativi del piano;
- ❑ analisi delle alternative;
- ❑ valutazioni specifiche in merito ai siti della Rete Natura 2000;
- ❑ progettazione del sistema di monitoraggio.

La proposta di Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica, unitamente alla proposta di Piano Regolatore Portuale, tenuto conto delle osservazioni pervenute ed ove possibile recepite, sono stati messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico, depositati presso gli uffici dell'Autorità Portuale di Cagliari, del Servizio SAVI, della provincia di Cagliari ed ARPAS, pubblicati su web e di tale deposito se ne è dato avviso sul BURAS, Parte III – n. 4 del 6 febbraio 2010 e presentati ai Soggetti Competenti in materia ambientale, agli Enti territorialmente interessati ed al pubblico in data 12/03/2010 presso il Terminal Crociere del molo Ichnusa. Entro i termini di legge, ovvero entro il 7 aprile 2010, non sono pervenute osservazioni al Piano ed al Rapporto Ambientale. Successivamente il 26 aprile 2010 il Direttore del Servizio SAVI, con determinazione n. 10257/462 ha espresso il parere motivato, pubblicato sul BURAS il 25/05/2010 e riportato di seguito:

ASSESSORATO DELLA DIFESA
DELL'AMBIENTE

SERVIZIO SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE,
VALUTAZIONE IMPATTI
E SISTEMI INFORMATIVI (SAVI)

ESTRATTO DETERMINAZIONE DEL DIRETTORE
DEL SERVIZIO 26 aprile 2010, n. 10257/462

**Piano Regolatore Portuale di Cagliari. Parere
motivato sulla Procedura di VAS ai sensi dell'art.
6 comma 2 della Parte II del D.lgs. 152 del 2006 e
ss.mm.ii. e Procedura di valutazione di incidenza ai
sensi dell'art. 6 del DPR 120/03.**

Il Direttore del Servizio

Omissis

Determina

Art. 1

di esprimere, ai sensi dell'art. 15 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e dell'Allegato C della Deliberazione n. 24/23 del 23 aprile 2008 avente ad oggetto "Direttive per lo svolgimento delle procedure di valutazione di impatto ambientale e di valutazione ambientale strategica", parere ambientale positivo sulla proposta di Piano Regolatore Portuale di Cagliari e sul rapporto ambientale nonché sull'adeguatezza del piano di monitoraggio;

Art. 2

di esprimere, ai sensi dell'art. 6 del DPR 120/03, giudizio positivo di valutazione di incidenza;

Art. 3

che quanto riportato negli Art. 1 e 2 della presente determinazione risulta subordinato all'ottemperanza alle seguenti prescrizioni, così come dettagliate nella monografia istruttoria:

- i singoli interventi derivanti dall'attuazione del Piano Regolatore Portuale devono essere sottoposti alle procedure di valutazione ambientale ove previste: in particolare gli interventi saranno sottoposti alla valutazione d'impatto ambientale regionale qualora sia prevista la realizzazione di opere o progetti elencati nell'allegato A1 o B1 della Delibera 24/23 del 23 aprile 2008 per le procedure di competenza regionale o nell'allega-

to II alla parte seconda del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per le procedure di competenza statale, alla Valutazione di Incidenza ai sensi del DPR 357/1997, nel caso in cui ricadano o possano avere effetti su siti della Rete Natura 2000, alla verifica di assoggettabilità alla Valutazione ambientale strategica se prevedano delle varianti agli strumenti pianificatori vigenti;

- in relazione agli interventi indicati nel Piano, premesso quanto al punto precedente, si dovrà prevedere, nell'ottica di ripristino dei luoghi coerente con la presenza del SIC e della ZPS "Stagno di Cagliari, saline di Macchiarreddu, Laguna di S. Gilla", il monitoraggio della prateria di Posidonia (sita nella batimetrica antistante il litorale dal Porto Canale a Sarroch) nonché, a seguito di opportuna valutazione documentata dello stato di conservazione, di tutti gli habitat e la vegetazione potenziale della fascia dunale e retrodunale interessata dal Piano. Il monitoraggio ha la finalità di supportare e accompagnare gli interventi di mitigazione e compensazione per il degrado progressivo della prateria;
- nell'area del SIC e della ZPS "Stagno di Cagliari, saline di Macchiarreddu, Laguna di S. Gilla" dovranno essere evitati interventi di trasformazione irreversibile dei luoghi, di tipo infrastrutturale, quali strade, piste, porti, edifici, impianti di varia tipologia, aree attrezzate/pavimentate in modo permanente;
- in fase di progettazione degli interventi che interessano l'area di Giorgino, sarà necessario prevedere, a seguito di opportuna valutazione documentata dello stato di conservazione, il ripristino di tutti gli habitat e della vegetazione potenziale della fascia dunale e retrodunale dell'arenile;
- in fase di progettazione degli interventi dovranno essere perseguiti, laddove pertinenti, obiettivi di riduzione del rischio idraulico e di conservazione della naturalità del territorio e dovrà essere verificata la compatibilità degli interventi ai contenuti del Piano di Assetto Idrogeologico e la coerenza rispetto agli obiettivi di tutela quantitativa e qualitativa dei corpi idrici superficiali e sotterranei definiti nel Piano di Tutela delle Acque e del Piano di Gestione del Distretto idrografico;
- dovranno essere gestiti con le dovute cautele gli interventi che prevedono il dragaggio dei fondali in relazione soprattutto alle quantità di materiali da asportare e alle caratteristiche qualitative nonché ai siti destinati alla loro collocazione/deposito sia in relazione al loro riutilizzo che allo smaltimento finale;
- dovrà essere garantita una gestione sostenibile delle risorse energetiche privilegiando, negli interventi edilizi, l'adozione di tecniche costruttive atte a garantire il risparmio energetico e l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili (pannelli fotovoltaici e solari termici, sorgenti luminose a basso consumo energetico, componenti edilizie termoisolanti, ecc.);
- dovrà essere garantita l'adozione di un sistema di gestione ambientale attraverso la promozione di strumenti di certificazione ambientale (adesione alla norma UNI EN ISO 14000 e al Regolamento Emas) al fine di migliorare la qualità ambientale di tutta l'area;
- dovrà essere attuato il piano di monitoraggio dettagliato secondo le previsioni del rapporto ambientale;

- il monitoraggio dovrà garantire di misurare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale che il piano si pone, riferendoli alle diverse zone individuate, attraverso la misura di come le azioni del piano concorrono al loro raggiungimento e i relativi effetti sulle componenti ambientali;
- i reports di monitoraggio, da redigere con cadenza annuale, dovranno essere resi pubblici e dovranno essere rese trasparenti le decisioni di riorientamento del piano in funzione dei risultati rilevati con il monitoraggio. Per garantire la piena operatività del sistema allo stesso devono essere dedicate adeguate risorse;
- durante la fase di attuazione degli interventi previsti dal Piano bisognerà garantire la coerenza degli stessi con quanto indicato nei Piani di gestione delle aree SIC individuate.

Art. 4

Dovrà essere cura dell'Autorità Portuale quantificare le risorse finanziarie necessarie per la realizzazione del monitoraggio previsto e ne dovrà dare comunicazione al Servizio SAVI.

Art. 5

Il popolamento degli indicatori dovrà essere effettuato, con cadenza annuale, dall'Autorità Portuale. Dei risultati e delle eventuali misure correttive deve essere data adeguata informazione attraverso i siti web della Regione e dell'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Sardegna.

Art. 6

A seguito dell'approvazione definitiva del Piano Regolatore Portuale di Cagliari da parte della Giunta Regionale, dovrà provvedersi alla pubblicazione sul BURAS della decisione di approvazione del piano con l'indicazione della sede dove si possa prendere visione del piano approvato e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria. Si dovrà altresì provvedere alla pubblicazione nel sito della Regione della delibera di approvazione del Piano Regolatore Portuale di Cagliari e dei relativi allegati: il Piano Regolatore Portuale di Cagliari, il Rapporto ambientale, la sintesi non tecnica del rapporto ambientale, la dichiarazione di sintesi, le misure da adottare in materia di monitoraggio e il parere motivato.

Art. 7

La presente determinazione verrà pubblicata nel BURAS.

Leuzzi

3 L'INTEGRAZIONE DELLA DIMENSIONE AMBIENTALE NEL PIANO

Il Piano Regolatore Portuale è uno strumento pianificatorio istituito dalla Legge n. 84 del 1994. Tale legge individua in primo luogo una nuova forma di classificazione dei porti secondo due categorie, la prima delle quali è riservata alla difesa ed alla sicurezza dello Stato mentre la seconda è suddivisa in tre classi, internazionale, nazionale, interregionale e regionale, in funzione della loro importanza economica e funzionale.

Cagliari appartiene, sin dall'emanazione della legge, alla seconda categoria – prima classe. Nel distinguere le funzioni (commerciali, industriali e petrolifere, di servizio passeggeri, pescherecci, turistici e da diporto) dei porti inclusi nella seconda categoria, la Legge n. 84/1994 stabilisce per tutti, ad eccezione dei porti con esclusiva destinazione turistica, l'obbligo di dotarsi di un P.R.P., affidando alle Autorità Portuali il compito di promuoverne la redazione.

Nei porti sede di Autorità Portuale, il Piano viene adottato dal Comitato Portuale, nel quale sono presenti sia le Amministrazioni statali che quelle locali (Regione, Provincia e Comune), nonché gli operatori economici interessati (Camera di Commercio, rappresentanti di lavoratori e di imprenditori).

L'Autorità Portuale, in fase di redazione del Piano Regolatore Portuale, ha inteso perseguire obiettivi di carattere ambientale sin dall'attivazione del processo di valutazione ambientale, ordinando le proprie attività ai principi dello sviluppo sostenibile del territorio ed assumendo quali obiettivi di riferimento del proprio operato quelli di natura ambientale delineati nel Rapporto Ambientale. Tali obiettivi interagiscono con gli obiettivi di carattere sociale ed economico, orientandone la natura e le modalità di raggiungimento attraverso azioni di piano, dando luogo ad un'effettiva integrazione tra ecosistemi naturali ed antropici. L'opportunità di integrazione degli obiettivi di sostenibilità con gli obiettivi di piano è emersa anche in sede di scoping e la scelta degli stessi ha avuto origine dagli obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale e comunitario, calati sullo specifico contesto ambientale di riferimento del PRP. L'attuazione delle azioni connesse agli obiettivi ambientali sarà monitorata nel tempo, al fine di verificarne l'effettivo stato di realizzazione, e relazionata all'interno della reportistica annuale prevista dal piano di monitoraggio, la cui ricorrenza è stata valutata al fine di intercettare l'attuazione del piano le cui opere dovranno confrontarsi con la fase progettuale, autorizzativa e realizzativa.

In coerenza con gli obiettivi di carattere ambientale perseguiti dall'Autorità Portuale ed alle criticità emerse in sede valutativa sono state individuate specifiche misure di tutela, contenute nello strumento denominato "Indirizzi normativi per il PRP".

Tali indirizzi contengono gli accorgimenti e le misure di mitigazione/compensazione da adottare in fase progettuale/realizzativa, nonché le indicazioni per la gestione sostenibile del territorio di competenza dell'Autorità Portuale e per l'attuazione del monitoraggio ambientale, monitoraggio da coordinarsi con quello che verrà previsto in sede di procedura di valutazione ambientale delle singole opere.

Per dare evidenza di come il PRP risponde agli specifici obiettivi di carattere ambientale perseguiti dall'Autorità Portuale, nel Rapporto Ambientale è stata predisposta una matrice ove per ogni obiettivo ambientale vengono associate le specifiche misure di tutela (indirizzi normativi), nonché gli indicatori ritenuti significativi al fine di monitorare l'effettiva corretta gestione del territorio.

Gli obiettivi specifici di sostenibilità ambientale del PRP di Cagliari sono i seguenti:

OBIETTIVI SPECIFICI

Favorire le campagne di monitoraggio al fine di delineare con maggior dettaglio il quadro ambientale

Favorire, compatibilmente con le azioni correlate all'attività portuale, la tutela della risorsa idrica

Tutelare, compatibilmente con le azioni correlate all'attività portuale, le praterie di posidonia

Considerare la possibilità di ricorrere agli "Appalti Verdi" con criteri ecologici

OBIETTIVI SPECIFICI

Migliorare e ottimizzare il sistema di irrigazione del verde urbano, con sistemi di irrigazione programmabili, per evitare gli sprechi idrici
Definire obblighi specifici per i concessionari con particolare riferimento all'utilizzo dell'acqua, volti alla riduzione dei consumi
Ridurre il consumo di acqua, attraverso l'adozione di sistemi di riutilizzo delle acque meteoriche e dei reflui recuperabili (acque depurate)
Incentivare l'adozione di opportuni sistemi di collettamento e smaltimento delle acque reflue e di sistemi di depurazione che riducano l'impatto ambientale dei processi depurativi, anche definendo obblighi specifici per i concessionari con particolare riferimento all'emissione di reflui
Incrementare la quota di utilizzo/acquisizione di energie da fonti rinnovabili fino ad una quota del 30 % da raggiungere in un periodo di 5 anni.
Definire, anche per i concessionari, degli obblighi di utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, ad esempio attraverso la realizzazione di impianti fotovoltaici
Attivarsi per l'acquisto di mezzi a basso impatto ambientale (es. motore elettrico) da utilizzare per gli spostamenti da effettuare all'interno dell'area di competenza portuale e per le ispezioni, al fine di ridurre l'utilizzo di combustibili fossili nonché delle emissioni in atmosfera
Ridurre l'utilizzo di carta, promuovendo la trasmissione telematica dei dati. Attivarsi, inoltre, per l'uso di carta riciclata
Adottare procedure e utilizzare materiali che riducano la produzione di rifiuti, in particolare di quelli non riciclabili e particolarmente dannosi per l'ambiente
Monitorare la produzione di rifiuti delle attività di pulizia, al fine di ottimizzare l'utilizzo dei materiali e ridurre la produzione di rifiuti (ex. Toner e cartucce stampanti esaurite, Imballaggi in più materiali, Batterie, etc.)
Attuare la raccolta differenziata spinta, ai sensi della legge 27 dicembre 2006, n. 296
Dotare le aree pubbliche e demaniali di cestini per la raccolta differenziata di carta, plastica, lattine e vetro
Definire obblighi specifici per i concessionari con particolare riferimento alla produzione di rifiuti ed alla percentuale di raccolta differenziata
Incrementare la quota di utilizzo/acquisizione di energie da fonti rinnovabili fino ad una quota del 30 % da raggiungere in un periodo di 5 anni
Privilegiare, per le nuove edificazioni, strutture che richiedano l'utilizzo di tecniche di bioedilizia
Garantire il rispetto delle prescrizioni indicate dalla VAS
È di particolare interesse l'individuazione di programmi di informazione e di incentivazione di comportamenti personali atti:
<input type="checkbox"/> al risparmio energetico;
<input type="checkbox"/> al riciclaggio dei rifiuti (organizzare degli incontri di educazione ambientale per indurre alla raccolta differenziata);
<input type="checkbox"/> alla tutela delle risorse naturali;
<input type="checkbox"/> all'utilizzo razionale della risorsa idrica, evitando gli sprechi di acqua potabile e ponendo in essere comportamenti consoni al risparmio idrico.

L'interazione con i soggetti competenti in materia ambientale ed in particolare con l'Autorità Ambientale hanno permesso di focalizzare alcuni temi su cui puntualizzare l'analisi e la valutazione ambientale tra cui si citano:

- dragaggi e materiali movimentati;
- produzione rifiuti;
- siti di interesse nazionale presenti;
- traffico merci e passeggeri.

Negli incontri con le Autorità Ambientali inoltre veniva evidenziata l'opportunità per l'Autorità Portuale di attivare azioni per la gestione sostenibile dell'Ente, peraltro richiamata anche nel parere motivato formulato dal Servizio SAVI.

Al fine dell'attuazione delle conclusioni del Rapporto Ambientale sono stati redatti gli indirizzi normativi per il PRP, contenenti direttive, ovvero disposizioni che dovranno essere approfondite nelle fasi successive di attuazione del Piano, e prescrizioni, ovvero disposizioni che hanno diretta efficacia sui beni disciplinati regolando usi specifici e trasformazioni consentite in situazioni particolarmente sensibili, mitigazioni e compensazioni individuate. Per la salvaguardia ambientale dei macroambiti Porto Storico, Porto Canale, Litorale di Capoterra e Litorale di Sarroch sono state individuate normative atte a garantire la tutela della risorsa idrica, del suolo e degli arenili, della flora, fauna e del paesaggio, degli edifici storici e/o di pregio, del patrimonio archeologico, del clima acustico, la protezione dall'inquinamento luminoso, la protezione ambientale in fase di cantiere e la sicurezza, inoltre sono state date indicazioni per il consumo energetico ed indirizzi per la riqualificazione urbanistico – ambientale.

Ulteriori misure di tutela con particolare riferimento al monitoraggio della prateria di Posidonia ed alla valutazione documentata di tutti gli habitat e vegetazione potenziale della fascia dunale e retrodunale interessata dal piano sono stati richiamati nella determinazione del direttore del Servizio SAVI del 26/04/2010 che individua anche la necessità di perseguire obiettivi di riduzione del rischio idraulico e di conservazione della naturalità del territorio.

4 IL PROCESSO DI PARTECIPAZIONE E CONSULTAZIONE ATTIVATO

Il metodo di lavoro è stato proposto già a livello di scoping ed è stato basato sull'intendere l'estensore del Piano non tanto come un soggetto decisionale quanto piuttosto un soggetto che dialoga continuamente e costruttivamente con la realtà locale, svolgendo anche ruolo di interazione e aggregazione sociale.

Il percorso partecipativo per la VAS del PRP di Cagliari è stato articolato in funzione della dualistica tipologia dei diversi soggetti interessati allo svolgimento della valutazione ambientale:

- ❑ da una parte gli **attori che svolgono un ruolo "istituzionale" nella procedura di VAS**: il proponente, l'autorità procedente, l'autorità competente, i soggetti competenti in materia ambientale, gli enti territorialmente interessati, i cui rapporti e relazioni sono anche espressamente individuati nella Deliberazione n. 24/23 del 23 aprile 2008;
- ❑ dall'altra parte il **pubblico ed il pubblico interessato**, inteso nell'accezione più ampia di cittadini singoli o gruppi di interesse o associazioni, i cui contributi sono comunque formalmente richiesti nell'ambito delle consultazioni di cui all'art. 13 della Deliberazione n. 24/23 del 23 aprile 2008.

Il primo passo della fase di partecipazione e consultazione è stata la corretta individuazione e condivisione dei principali portatori di interesse o *stakeholders* da coinvolgere e loro aggregazione in gruppi di interesse oltre che della modalità di coinvolgimento dei soggetti evidenziata con le seguenti sigle:

- ❑ **SI** = coinvolgimento tramite sito internet dedicato e attivo fino alla conclusione della Procedura di VAS;
- ❑ **IN** = intervista ad opera degli estensori del Rapporto Ambientale;
- ❑ **IP** = incontro pubblico promosso dal proponente e dall'autorità procedente nella fase di consultazione di cui all'art. 5 dell'Allegato C della Deliberazione n. 24/23 del 23 aprile 2008.

Soggetti competenti in materia ambientale (CMA)	
Obbligatori:	Facoltativi:
ARPAS (SI, IN, IP)	ASL di Cagliari (SI, IP)
Ente Parco Regionale Naturale Regionale Molentargius – Saline e altri gestori aree protette (SI, IN, IP)	Sanità Marittima (SI, IP)
Provincia di Cagliari (SI, IN, IP)	Autorità di Bacino Regionale della Sardegna (SI, IP)
Uffici regionali di governo del territorio e tutela paesaggio:	Soprintendenza ai beni archeologici (SI, IP)
Assessorato difesa dell'ambiente (SI, IN, IP)	Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio (SI, IP)
1. servizio tutela dell'atmosfera a del territorio	Ministero dell'Ambiente (SI, IP)
2. servizio tutela della natura	Componenti Comitato Portuale (SI, IP)
3. servizio tutela delle acque	Provveditorato OO.MM. (SI, IP)
4. servizio tutela del suolo e delle politiche forestali	
5. SAVI	
6. servizio territoriale dell'ispettorato ripartimentale	
Assessorato Enti Locali finanze ed urbanistica (SI, IP)	
1. Direzione generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia	
2. Servizio governo del territorio e tutela paesaggistica per le province di Cagliari e di Carbonia-Iglesias	
Assessorato Lavori Pubblici (SI, IP)	
1. Servizio del Genio Civile di Cagliari	
Enti territorialmente interessati	
Comune di Cagliari, Capoterra e Sarroch (SI, IN, IP)	
Pubblico interessato (SI, IP)	
Organizzazioni non governative che promuovono la protezione dell'ambiente Associazioni di Protezione Ambientale riconosciute ai sensi dell'art. 13 della Legge n. 349/86 e s.m.i.: Amici della Terra, Legambiente, WWF, Lipu, Greenpeace, Italia Nostra	
Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative CGIL CISL UIL UGL	
Altre organizzazioni	

Consorzio di Bonifica della Sardegna meridionale Università di Cagliari C.N.R. E.N.A.S. Ente acque della Sardegna (già E.A.F.) Agenzia del Demanio Polizia di Frontiera Guardia di Finanza Comando provinciale dei vigili del fuoco Enel Terna CACIP - Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari CASIC - Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale ABBANO - Servizio Idrico Integrato
Pubblico (SI, IP)
Ordini e collegi: Federazione Regionale dell'Ordine degli Ingegneri, Ordine Ingegneri – Cagliari, Ordine dei geologi della Sardegna, Ordine dei Medici Chirurghi e degli Odontoiatri della Provincia di Cagliari, Federazione regionale dei dottori agronomi della Sardegna, Ordine Nazionale Biologi Associazione di categoria: Adiconsum - Associazione Italiana Difesa Consumatori e Ambiente, CNA - Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della Piccola e Media Impresa, Codacons - Coordinamento delle associazioni per la difesa dell'ambiente e dei diritti degli utenti e dei consumatori, CIA Sardegna, Confartigianato Imprese Sardegna, Confindustria Regionale, CONFCOOPERATIVE, Confesercenti Regionale, Confindustria Sardegna, Federconsumatori - Sede regionale Sardegna, Legacoop Sardegna, Unione Nazionale Consumatori Sardegna, A.G.C.I. Sardegna, API Sarda – Regionale, Associazione degli industriali Associazioni di categoria dei pescatori

Sin da subito sono stati realizzati diversi incontri informali con il Servizio SAVI, con ARPAS, con gli Enti Territorialmente Interessati finalizzati alla definizione dei contenuti e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e per la raccolta dei dati necessari all'analisi di contesto ambientale. Sono state attivate anche delle consultazioni pubbliche sia in fase di scoping che durante l'elaborazione del Piano e del Rapporto Ambientale.

L'attivazione preliminare del procedimento di VAS è avvenuta con nota dell'Autorità Portuale n. 5059 del 15/07/2009. In data 17/07/2009 è stata convocata la riunione di scoping per il giorno 4/8/2009 ed è stato inviato via mail il documento di Scoping, disponibile anche nel sito web della Regione e nel sito web dell'Autorità Portuale. Nei detti siti si dava anche informazione della riunione di scoping, aperta a tutti gli stakeholders individuati.

A seguito di detta riunione sono pervenuti i seguenti pareri:

- Servizio SAVI – prot. n. 16751 del 10/08/2009;
- Provincia di Cagliari – prot. n. 79356 del 28/09/2009.

Successivamente la documentazione prodotta relativa al Piano ed al Rapporto Ambientale è stata trasmessa al Servizio SAVI, è stata messa a disposizione su web e depositata e di ciò ne è stato dato avviso sul BURAS il 06/02/2010.

Successivamente alla data di deposito e messa a disposizione è stato attivato un incontro pubblico tra il 15° ed il 45° giorno (12/03/2010) a cui sono stati invitati tutti gli stakeholders. Entro i sessanta giorni di deposito (scaduti in data 07/04/2010) non sono state presentate osservazioni relative ai documenti di piano e di VAS. Conseguentemente il servizio SAVI ha esaminato la documentazione presentata ed in data 26.04.2010 ha espresso il parere ambientale positivo sulla proposta di Piano Regolatore Portuale di Cagliari e sul Rapporto Ambientale nonché sull'adeguatezza del Piano di Monitoraggio e giudizio positivo di valutazione di incidenza, subordinati all'ottemperanza di alcune prescrizioni riportate al cap. 2 della presente dichiarazione.

Fuori dai termini previsti dalla normativa sono pervenute all'Autorità Portuale le seguenti note:

- Nota della Provincia di Cagliari del 21/04/2010 inviata all'Autorità Portuale;
- Nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare pervenuta all'autorità Portuale in data 10/05/2010 inviata anche al Servizio SAVI.

Relativamente alla nota del Ministero dell'Ambiente il servizio SAVI ha risposto allo stesso con nota prot. 16073 del 08/07/2010 indicando che di tali osservazioni se ne possa tenere conto in fase di gestione del Piano, considerato che gran parte delle osservazioni sono riferite esplicitamente al Piano di Monitoraggio o a caratteristiche tecniche ed ingegneristiche delle opere e quindi possono essere rimandate alla successiva fase di progettazione degli interventi. Tali osservazioni debbono quindi essere recepite nella dichiarazione di sintesi.

4.1 Osservazioni pervenute e modalità di recepimento

In fase di scoping erano emerse una serie di osservazioni che sono state affrontate e recepite nella stesura del Rapporto Ambientale. Le stesse sono state catalogate per tematica e per soggetto competente. Di seguito si riporta una tabella che evidenzia stakeholders intervenuti, tematiche affrontate e le modalità di recepimento:

SOGGETTO COMPETENTE INTERVENUTO	TEMATICA AFFRONTATA	OSSERVAZIONI
Capitaneria di Porto	Richiesta chiarimenti sulla zonizzazione portuale (in particolare sull'Area F e sulle Zone militari) e sulla posizione dell'edificio della capitaneria.	Tale tematica era già stata affrontata in altra sede, viene confermato che al PRP non sono state apportate modifiche rispetto a quanto già condiviso
Comando Marina Militare	Deve essere posta attenzione al macroambito 3 "Litorale di Capoterra e Sarroch" in quanto all'interno dello stesso è presente il pontile a servizio della Syndial Spa	Il pontile a servizio dello stabilimento di Assemini ricade, ai sensi della zonizzazione del PRP nella sottozona I ₃ (cfr. cap. 8 del Rapporto Ambientale). Il Piano non vi prevede particolari interventi. Per la stima degli effetti di Piano si rimanda al cap. 9 del Rapporto Ambientale.
	A livello procedurale, dovrà essere presa in considerazione anche la Legge n. 898/1976 "Regolamentazione delle servitù militari" e s.m.i. che richiede l'espressione di un parere preventivo da parte del Comando Marina Militare. Viene anticipato che il Comando della Marina Militare farà pervenire una nota ai sensi di tale norma.	A tal fine l'Autorità Portuale (di seguito AP) ha trasmesso il PRP nei mesi scorsi. Il Comando Militare Marittimo Autonomo in Sardegna ha espresso le osservazioni di competenza con comunicazione Prot. n. 8804 del 2 settembre 2009. L'AP ha dato risposta a tali osservazioni tramite comunicazione Prot. n. 7472 del 9 novembre 2009.
Sanità Marittima	Richiesta di porre attenzione all'attuale posizione dell'ufficio della Sanità Marittima che non permette di svolgere adeguatamente le attività di competenza	Tale tematica non risulta essere di competenza dell'AP
Servizio SAVI – dott.ssa Leuzzi (viene inviato anche)	Necessità di individuare: aree da sottoporre a dragaggio, quantità materiale da asportare, caratteristiche qualitative se conosciute, modalità di caratterizzazione e siti di deposito	Tale aspetto viene considerato nel Rapporto Ambientale in funzione delle informazioni a disposizione (cfr. cap 8.2.3)
	Individuare le tipologie di opere da assoggettare a VIA e VAVIA a livello di macroambiti (opere a mare, banchinamenti, parcheggi, ecc)	Nel Rapporto Ambientale vengono riportate le tipologie di opere come da normativa vigente (cfr. cap 8.2.4)
	Il Rapporto ambientale deve avere i contenuti definiti nell'all. G del DPR 357/1997	Tale aspetto viene considerato nel Rapporto Ambientale (cfr. cap 9.3)
	Piano di Monitoraggio: dovrà esserci collaborazione tra AP e SAVI per addvenire all'implementazione del programma di monitoraggio regionale specificamente sui porti	In fase di stesura sono stati presi i contatti con il servizio.
	Nel RA deve essere considerato il piano di gestione dei rifiuti portuali	Tale aspetto viene considerato nel Rapporto Ambientale (cfr. cap. 4.12.1)
	Deve essere posta attenzione al Sito di Interesse Nazionale o SIN da bonificare denominato "Sulcis Iglesiente Guspinese"	Tale aspetto viene considerato nel Rapporto Ambientale (cfr. cap. 4.7 e 4.11.3)
	Nel RA dovranno essere verificati gli Indicatori su traffico merci e passeggeri, dimensioni navi, tipologie di merci e quantitativi	Tale aspetto viene considerato nel Rapporto Ambientale in funzione delle informazioni a disposizione (cfr. cap. 4.13 e 5.3)
	Indicatori su gestione sostenibile (carta, carburante, emissioni)	Viene predisposto un capitolo specifico che individua una serie di obiettivi ambientali che AP intende perseguire e monitorare nel tempo (cfr. cap. 7.3 e 11)
	Valutazione dell'energia prodotta da energie rinnovabili e dei sistemi adottati per il miglioramento dell'efficienza energetica	Viene predisposto un capitolo specifico che individua una serie di obiettivi ambientali che AP intende perseguire e monitorare nel tempo (cfr. cap. 7.3 e 11)
Servizio SAVI – ing. Cao	La consultazione sul Rapporto Preliminare del PRP deve essere effettuata prima dell'invio al Consiglio Superiore dei LLPP	Tale aspetto è stato considerato
	Verificare l'opportunità di utilizzo di energie rinnovabili e verifica dell'efficienza energetica con previsioni future	Viene predisposto un capitolo specifico che individua una serie di obiettivi ambientali che AP intende perseguire e monitorare nel tempo (cfr. cap. 7.3 e 11)
	Gestione sostenibile anche a livello amministrativo (carta riciclata, carburante)	
	Verificare la possibilità di ricorrere agli "Appalti Verdi" con criteri ecologici	
	Anche la Conservatoria delle Coste può essere inserito tra i	
	L'Ente verrà invitato nei prossimi incontri	

SOGGETTO COMPONENTE INTERVENUTO	TEMATICA AFFRONTATA	OSSERVAZIONI
	soggetti da coinvolgere nel processo di consultazione	
Comune di Cagliari	Attualmente sul PRP si sono espressi la Giunta ed il Consiglio Comunale	Attualmente è già stata raggiunta l'intesa con il Comune di Cagliari ai sensi dell'art. 5 comma 3 della Lg. 84/1994
ARPAS	Nel RA deve essere approfondito il tema del traffico, parcheggi e movimentazione navi per l'individuazione di emissioni e consumo di carburanti	Tale aspetto viene considerato nel Rapporto Ambientale in funzione delle informazioni a disposizione (cfr. cap. 4.13)
	Verificare l'opportunità di utilizzo di energie rinnovabili	Viene predisposto un capitolo specifico che individua una serie di obiettivi ambientali che AP intende perseguire e monitorare nel tempo (cfr. cap. 7.3 e 11)
	Verificare e potenzialmente individuare indicatori appositi per i mezzi a propulsione nucleare	Il PRP non interviene con azioni specifiche che possano andare ad incidere sul traffico di tali mezzi, anche in virtù del fatto che la competenza spetta ad altro soggetto.
Servizio Difesa del Suolo - Canè	Richiesta di affrontare il tema della dinamica delle acque costiere	Come indicato dall'AP il PRP risulta corredato di tutti gli studi di settore previsti e richiesti dal Consiglio Superiore dei LLPP riportati in sintesi al cap. 4.4
	Richiesta di affrontare il tema del sistema di interscambio acque di transizione – mare	Tale aspetto viene considerato nel Rapporto Ambientale in funzione delle informazioni a disposizione (cfr. cap 4.6 e 4.8)
	Richiesta di affrontare il tema dei dragaggi e delle colmate	Tale aspetto viene considerato nel Rapporto Ambientale in funzione delle informazioni a disposizione (cfr. cap 8.2.3)
	Prendere in considerazione il Piano Stralcio delle fasce fluviali (in particolare per il Rio S. Girolamo)	Nel Rapporto Ambientale viene analizzato il Rio San Girolamo in funzione delle informazioni a disposizione (cfr. cap. 4.12.2)
	Considerare gli impianti di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia	Tale aspetto viene considerato nel Rapporto Ambientale (cfr. appendice – Indicazioni normative ambientali)
Servizio Difesa del Suolo - Farci	Deve essere posta attenzione ad eventuali effetti di dragaggi a S. Elia	S. Elia non risulta essere compreso all'interno dell'ambito di competenza dell'Autorità Portuale
	Deve essere posta attenzione alla presenza di cavidotti a Giorgino	Non risultano presenti cavidotti di rilievo in tale ambito (fonte: <i>Autorità Portuale</i>)
Servizio Tutela della Natura RAS	Deve essere preso in considerazione il Piano di Gestione del SIC che evidenzia alcune criticità	Tale aspetto viene considerato nel Rapporto Ambientale (cfr. cap. 4.8)

Di seguito si riportano per esteso le osservazioni espresse fuori termine di legge e la modalità di recepimento delle stesse in fase di gestione del Piano Regolatore Portuale.

4.1.1 L'osservazione della Provincia di Cagliari



Autorità Portuale di Cagliari
Stazione Marittima Molo Sanità
09123 Cagliari
Fax 07067953345

Assessore Ignazio Totù
SEDE

21 APR 2010

Prot. n° 38315 UGEDPC

OGGETTO: Procedura di VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA REGIONALE del PIANO
REGOLATORE PORTUALE DI CAGLIARI

Proponente: AUTORITA' PORTUALE DI CAGLIARI

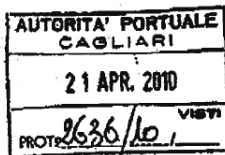
Allegati: 1

Nell'ambito del processo di VAS regionale, si trasmette il parere espresso ai sensi del Decreto legislativo n. 152/2006, parte seconda, titolo II e della D.G.R. n. 24/23 del 23/04/2008, allegato C.

Distinti saluti

Il Responsabile del Procedimento
Dott. Bbi. Maria Antonietta Piras

IL DIRIGENTE
(Dott. Ing. Andrea Montanardo)



U.O.C. VIA/VAS e Inquinamento Acustico Fax 0704092963
Maria Antonietta Piras Tel. 0704092993 - e-mail mpiras@provincia.cagliari.it
Ivan Cordillo Tel. 0704092938 - e-mail ivan.cordillo@provincia.cagliari.it
Carlo Madeddu Tel. 0704092962 - e-mail carlo.madeddu@provincia.cagliari.it



PROVINCIA DI CAGLIARI-PROVINCIA DE CASTEDDU

Settore Ecologia e Protezione Civile
Sede di via Cordillo, 9b - 09121 Cagliari

Allegato n. 1

Parere n. 1/2010

espresso ai sensi del Decreto legislativo n. 152/2006, parte seconda, titolo II
e della D.G.R. n. 24/23 del 23/04/2008, allegato C

PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA REGIONALE

Progetto: PIANO REGOLATORE PORTUALE DI CAGLIARI

Proponente: AUTORITA' PORTUALE DI CAGLIARI

Comune: CAGLIARI

Nell'ambito del Processo di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Regolatore Portuale di Cagliari, a seguito dell'esame del rapporto ambientale presentato dalla Autorità Proponente, di seguito si esprimono valutazioni in merito all'inquinamento atmosferico ed all'inquinamento acustico.

In particolare è stato visto il capitolo:
4.5 - Aria

- risultati rapporto Provincia di Cagliari sulla qualità dell'aria;
- risultati rapporto Comune di Cagliari sulla qualità dell'aria;
- le emissioni in atmosfera;

nel quale non risultano argomentati o meglio non vengono indicati gli strumenti utili per una valutazione quantitativa e qualitativa degli impatti ambientali in ambito atmosferico che pressano attualmente nell'area portuale e quelle che si produrranno con l'attuazione del piano, nello specifico:

- mancano gli elementi meteorologici che in dettaglio caratterizzano la zona;
- mancano i riferimenti relazionali tra attività e inquinanti principali, metalli pesanti e gas serra disaggregati per macro settori e per settori (esempio SO₂ come indicatore del traffico urbano extra-urbano o dal riscaldamento residenziale, dell'attività portuale ecc.);

- 3) non viene citato, come strumento di monitoraggio della qualità dell'aria e di stima degli inquinanti, l'inventario delle fonti di emissione, che tra quelli indicati nel documento, può essere considerato il più importante o quanto meno complementare agli altri strumenti citati per il rilevamento degli inquinanti atmosferici (monitoraggi con centraline in continuo ed a campione, la modellistica per la stima delle ricadute) ai fini della valutazione della qualità dell'aria.

Si informa che la Provincia di Cagliari ha, per quanto riguarda le problematiche suesposte, redatto l'inventario delle fonti di emissione per l'anno 2002 ed è in fase di aggiornamento per l'anno 2007. Si precisa inoltre che è possibile una disaggregazione dei dati utili per una corretta valutazione del piano regolatore portuale, partendo dallo stato attuale per prevederne gli sviluppi, in termini di inquinanti e di qualità dell'aria in relazione all'applicazione del piano portuale.

Si precisa inoltre che nell'inventario vengono indicati gli inquinanti più significativi che possono essere imputati all'attività portuale.

Per quanto concerne la valutazione del rumore nella VAS del nuovo piano regolatore portuale, questa deve svilupparsi nell'ambito di coerenza con gli aspetti normativi e i relativi piani ed progetti attuativi che vengono indicati nella normativa vigente.

I progettisti della VAS non hanno inserito, nel quadro normativo, le nuove direttive regionali in materia d'inquinamento acustico approvate con D.G.R. n. 62/9 del 14/11/08 che dettano le linee guida per quanto riguarda:

- la predisposizione dei piani comunali di classificazione acustica;
- i relativi piani di risanamento acustico;
- le modalità della valutazione dell'impatto acustico e del clima acustico;
- le figure professionali abilitate alla valutazione del rumore ambientale;
- le procedure per i provvedimenti di agibilità/servibilità, concessione edilizia di nuove costruzioni ed esercizi attraverso la caratterizzazione dei requisiti acustici passivi;
- le procedure per i provvedimenti di autorizzazione di attività rumorose, temporanee, all'aperto (cantieri e manifestazioni).

Dall'analisi della documentazione e delle considerazioni fatte dai progettisti nel rapporto Ambientale del 20/01/2010, scaturisce in effetti, da un punto di vista acustico, che l'impatto delle attività portuale si manifesta essenzialmente in due zone:

- porto antico di via Roma
- porto canale località Giorgino

L'analisi di coerenza con il piano di classificazione del comune di Cagliari, nel quale ricadono completamente le due zone sopraccennate, è riferita alla vecchia zonizzazione acustica (del 1994); attualmente il Comune ha adottato (dCC n. 7 del 9/12/09) un nuovo piano di classificazione acustica che vede zonizzate le due aree rispettivamente in classe IV (*Area di intensa attività umana*).

In conclusione non si riscontrano particolari criticità d'inquinamento acustico che potrebbero svilupparsi applicando questo nuovo strumento pianificatorio del porto, in quanto, si presuppone che le attività prettamente rumorose saranno svolte nell'area

industriale del porto canale, dove non esistono particolari recettori sensibili, se non un'area in classe I, costituita da una chiesa e dalla sua area di pertinenza.

Per quest'ultima si è già ipotizzato di operare con barriere vegetative per attenuare la propagazione del rumore.

Le due scuole presenti nei pressi della zona di Bonaria costituiscono, dal punto di vista dell'impatto acustico, degli elementi di criticità, in questo caso però l'inquinamento acustico non è dovuto al rumore derivante da sorgenti connesse all'attività portuale, ma essenzialmente al traffico veicolare in uscita dal porto storico ed a quello che si riversa lungo il viale Colombo, bretella di scorrimento veloce.

Le attività che verranno svolte in futuro, secondo gli sviluppi del piano regolatore, dovranno essere preventivamente sottoposte alla valutazione d'impatto acustico e, soprattutto per quelle relative al porto canale, dovrà essere ben definito il traffico dei mezzi pesanti.

I tecnici incaricati

Dot. Geol. Ivan Coratras

Dot. Ing. Carla Madeddu

Il responsabile UOC

Dot. Sil. Maria Antonietta Piras

Il Dirigente
(Dot. Ing. Andrea Monteverde)

Data: 15/04/2010

Si ritiene che l'osservazione possa essere recepita in fase di gestione del piano durante le attività di monitoraggio. In fase di redazione del primo report di monitoraggio ed in coerenza con le valutazioni ambientali delle singole opere soggette a VIA, verranno implementati / aggiornati i dati con le informazioni menzionate nella nota al fine di aggiornare lo stato degli indicatori ante - operam, previa trasmissione degli stessi.

4.1.2 L'osservazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare



OGGETTO: Valutazione ambientale strategica del Nuovo Piano regolatore portuale dell'Autorità portuale di Cagliari

Con nota prot. n. 1242/2010 del 23/2/2010 l'Autorità Portuale di Cagliari ha comunicato, a questo Ministero, in qualità di soggetto competente in materie ambientali, la pubblicazione, ai fini della consultazione nell'ambito della procedura di VAS, del Nuovo piano regolatore portuale, del rapporto ambientale e della sintesi non tecnica.

A seguito della lettura del Rapporto Ambientale per il Nuovo Piano Regolatore Portuale dell'Autorità Portuale di Cagliari, si rileva che:

- il rapporto include un'analisi dei flussi veicolari (terrestri) indotti dalla realizzazione degli interventi oggetto di Piano; i dati fanno riferimento allo "Studio sui collegamenti stradali e ferroviari del porto di Cagliari e l'analisi della compatibilità dei traffici marittimi in relazione alla configurazione delineata nel Piano Regolatore Portuale" condotto dall'Autorità Portuale (par. 4.13, pagg. 171 e seg.); manca però una valutazione previsionale (benché preliminare) degli effetti ambientali legati a tali flussi (simulazione delle emissioni in atmosfera e aumento del livello acustico), distinguendo tra l'altro le diverse modalità di flusso (traffico veicolare leggero e commerciale pesante); si suggerisce pertanto di valutare l'opportunità, prima del completamento della procedura di VAS, di inserire nel rapporto una valutazione dei rischi legati ad aumento della concentrazione di inquinanti in atmosfera ed aumento del livello acustico, sulla base di una specifica modellazione dei flussi veicolari;
- sempre rispetto ai temi della mobilità, si suggerisce di inserire nel rapporto un'analisi della compatibilità degli interventi previsti sul sistema di viabilità locale con quelli indicati negli strumenti di Pianificazione comunale (PUC) e del Piano Urbano per la Mobilità (PUM, approvato dal CC nel luglio 2009 http://www.comune.cagliari.it/portale/it/pum_piano_urbano_mobilita.wp; nel rapporto se ne fa brevemente accenno alla pag. 207); gli stessi flussi di traffico presi in considerazione per la

- valutazione delle problematiche legate alla mobilità portuale dovrebbero essere correlati a quelle indicate nel PUM in modo da avere un quadro più completo della situazione a scala urbana e sovra locale;
- non sono del tutto chiari gli impatti legati all'alterazione della circolazione dei sedimenti nel limitrofo tratto costiero e le ripercussioni sul sistema biologico marino; gli impatti sono infatti analizzati (a partire dalla pag. 274) sulla base di una zonizzazione in macroaree; l'analisi degli aspetti biologici (cfr. "flora, fauna e biodiversità") sembrerebbe prendere in esame solo l'ambiente terrestre; si può rilevare come in ambito VAS, più che in una procedura di VIA, ci sono le condizioni per valutare configurazioni alternative nel disegno delle nuove banchine ed opere foranee, tenendo conto delle situazioni che maggiormente riducono le interferenze sul sistema costiero; va peraltro sottolineato, come indicato alle pag. 125-egg, che nell'area vasta sono presenti praterie di Posidonia oceanica; nell'area immediatamente a ridosso del porto si segnalano praterie in recessione (regressione);
- riprendendo il precedente punto, si chiede di prendere in considerazione nell'ambito di una valutazione della gestione integrata della fascia costiera, l'ambiente fisiografico omogeneo costiero, che costituisce la più appropriata unità per il raggiungimento dell'obiettivo del profilo d'equilibrio delle spiagge;
- considerata la presenza nell'area vasta di elementi di pregio ambientale e paesaggistico (SIC/ZPS a ridosso del porto canale), si suggerisce di indicare come misura obbligatoria in fase di VIA delle opere oggetto del PRP, la realizzazione di foto-inserimenti e simulazioni 3D per valutare efficacia degli interventi di mitigazione ambientale rispetto alle previste interferenze visive;
- si suggerisce di raccomandare l'adozione di un sistema di gestione del porto conforme alle indicazioni del regolamento EMAS (anche in base alla nuova norma EN 16001);
- il cap. 11 individua i contenuti del Piano di Monitoraggio, ma non risulta sia stata predisposta una mappa con l'identificazione dei punti di analisi; da tener presente anche la necessità di verifica della qualità dell'aria e dei livelli di pressione sonora legati ai flussi veicolari indotti (sia in ambito terrestre che marino), l'impatto sulla posidonia e sulle zone protette così come sulle dinamiche della costa (erosione, ecc.); sempre in relazione alle attività di monitoraggio si rileva come nel rapporto non vengano fornite indicazioni su attività di informazione del pubblico (relazioni, siti web) e su procedure per adottare eventuali misure correttive, qualora necessarie.

IL DIRETTORE GENERALE
(dott. Mariano Grillo)

A seguito della nota sopra riportata il Servizio SAVI ha inviato all'Autorità Portuale di Cagliari ed al Ministero dell'Ambiente una nota l'8/7/2010 in base alla quale le osservazioni possono essere tenute conto in fase di gestione del PRP e conseguentemente recepite nella presente dichiarazione di sintesi.

punto 1 – in riferimento al suggerimento di valutare l'opportunità di indagare i rischi legati all'aumento della concentrazione degli inquinanti in atmosfera ed aumento del livello acustico in riferimento ai flussi veicolari si ritiene opportuno fare la seguente riflessione: relativamente al porto storico l'azione più significativa definita dal PRP risulta quella di trasferire le destinazioni d'uso non compatibili con il centro della città (destinazioni commerciali) nel porto canale e quindi l'azione risulta sicuramente migliorativa rispetto a quanto potenzialmente potrebbe essere realizzato nel porto storico stesso secondo la pianificazione portuale vigente. Si propone di attivare verifiche e modalità di svolgimento alla fase di monitoraggio ambientale, avendo l'opportunità di concertare con gli enti competenti ed in particolare con i comuni nell'ambito di formazione e/o aggiornamento di specifici strumenti di settore.

Nel piano di monitoraggio attualmente sono presenti come indicatori il traffico passeggeri ed il traffico navale pesante, le zone di sosta, l'accessibilità all'area portuale e la movimentazione merci, al fine di verificare la bontà del sistema della mobilità locale e le ricadute dell'attuazione del Piano sull'ambiente urbano sia in termini acustici che atmosferici. In fase di reportistica potrà essere effettuata la valutazione dei rischi legati all'aumento della concentrazione di inquinanti in atmosfera ed aumento del livello acustico sulla base di una modellazione dei flussi veicolari. Tale valutazione dovrà essere pianificata in base alla programmazione delle opere secondo il Piano Operativo Triennale e dell'assoggettabilità a procedura di Valutazione Ambientale delle stesse. La lettura critica dell'indagine permetterà l'analisi della compatibilità degli interventi previsti sul sistema di viabilità locale. Il popolamento degli indicatori e la valutazione di eventuali criticità dovrà essere concertata con gli enti competenti ed in particolare con i Comuni presenti nell'ambito di Competenza dell'Autorità, nel rispetto della programmazione delle opere infrastrutturali previste dagli enti stessi;

Punto 2 – si rimanda a quanto riportato al punto precedente;

Punto 3 – il Rapporto Ambientale ha considerato l'ambiente marino ed in particolare gli aspetti relativi alla Posidonia definendo anche specifiche prescrizioni ed indicatori di monitoraggio per la tutela dello stesso. In riferimento alle configurazioni alternative di nuove banchine ed opere foranee tenuto conto delle situazioni che riducono le interferenze sul sistema costiero è da sottolineare che il nuovo PRP non prevede nuove opere foranee ed opere marittime esterne ai moli foranei attualmente esistenti, ma sistemazione dei banchinamenti esistenti e/o nuovi banchinamenti interni. Inoltre è da ribadire che il PRP ha una scala di dettaglio di un piano e definisce la zonizzazione dell'ambito di competenza del porto, quindi non entra nei meriti delle caratteristiche tecniche ed ingegneristiche delle opere, per le quali si rimanda alla fase progettuale degli interventi.

In relazione alla valutazione delle configurazioni alternative nel disegno di nuove banchine ed opere foranee si relazionerà sulle stesse all'interno della reportistica annuale in base alla programmazione delle opere previste dall'Autorità Portuale (Piano Operativo Triennale), alle procedure di valutazione ambientale sulle stesse, previste dalla Delibera 24/23 del 23 aprile 2008 per le procedure di competenza regionale o nell'allegato II alla parte seconda del D. Lgs. 152/06 e s.m.i. per le procedure di competenza statale ed alle procedure di Valutazione di incidenza ai sensi del DPR 357/97 nel caso in cui le opere ricadano o possano avere effetti su siti della Rete Natura 2000.

L'attuale piano di monitoraggio previsto nel Rapporto Ambientale prevede già tra gli indicatori gli interventi sottoposti a procedure di VIA e le attività di monitoraggio delle opere sottoposte a VIA.

Punto 4 – tale aspetto dovrà essere oggetto di concertazione con la Regione ed altre eventuali Amministrazioni Competenti in fase di gestione del Piano. L'Autorità Portuale di Cagliari, nella consapevolezza che i trend erosivi della costa attualmente in atto hanno rilevanza di tipo prevalentemente strutturale, promuove iniziative volte alla conoscenza

della dinamica costiera ed all'attuazione di specifiche azioni di tutela e difesa della costa di concerto con le Amministrazioni Competenti (art. 20 degli indirizzi normativi del Rapporto Ambientale);

In sede di reportistica di monitoraggio annuale verrà data evidenza delle attività di promozione attivate e degli obiettivi raggiunti con le stesse.

Punto 5 – si prenderà in considerazione in sede di VIA;

Punto 6 – si prenderà in considerazione il suggerimento in sede di gestione del nuovo PRP;

Punto 7 – in riferimento alla mappatura dei punti di analisi si pone l'attenzione sul fatto che la maggior parte degli indicatori presi in considerazione non prevedono la possibile attuale mappatura (vedi ad es. ditte appaltatrici che attuano politiche verdi) ma sarà possibile identificare eventuali mappature in sede di reportistica annuale, coerentemente con la programmazione e localizzazione delle opere. Per altri indicatori di competenza di altri enti sarà compito degli stessi indicare ove verranno effettuati i monitoraggi e compito dell'Autorità Portuale richiedere i dati per la redazione della reportistica.

Come già indicato al punto 1 di fondamentale importanza sarà la verifica della qualità dell'aria e dei livelli di pressione sonora legati ai flussi veicolari indotti e la valutazione degli impatti sulla posidonia, sulle zone protette e sulle dinamiche della costa (su questi ultimi aspetti relaziona ampiamente l'art. 3 del Parere motivato espresso dal Servizio SAVI).

5 LE MOTIVAZIONI DELLA SCELTA DEL PIANO

L'analisi predisposta all'interno del Rapporto Ambientale ha permesso di sintetizzare impatti positivi e negativi delle azioni di PRP sulle varie componenti ambientali per macroambiti. Ciò ha permesso l'individuazione degli impatti delle strategie di piano ad area vasta, avendo suddiviso il territorio in ambiti omogenei di indagine: a partire dalle azioni di piano per zona la valutazione si è spinta sia a grande scala che a "microscala" definita dalle azioni specifiche evidenziate. Un Piano Regolatore Portuale definisce infatti sia strategie che opere da realizzare per attuare le strategie. Tuttavia alcune strategie di Piano devono essere valutate a scala di intero ambito territoriale di riferimento al fine di effettuare un corretto bilancio valutativo (ambientale – sociale – economico).

In particolare ci si riferisce alla strategia di trasferire la destinazione commerciale attualmente presente nel porto storico all'interno del Porto Canale. Il porto storico non ha mai avuto la connotazione commerciale, solo appena approvato il PRP del 1967 si è attuata tale destinazione. Successivamente addirittura alcune gru installate sono state rimosse ed altre mai installate. L'evoluzione tecnologica e logistica inoltre ha fatto sì che fosse necessario ospitare navi sempre più grandi e quindi reperire specchi acquei sempre più ampi e profondi. Il porto storico non ha conformazione adatta per gestire queste nuove dinamiche logistiche ed inoltre è inserito in un contesto urbano e storico di grande pregio. Risultava quindi fondamentale reperire aree adatte per svolgere l'attività commerciale – industriale. L'area del Porto Canale, seppure prossima a S. Gilla, risulta essere adatta in quanto, oltre ad essere un'area portuale già esistente (e costruita allo scopo), è lontana da ambiti urbani per cui le attività portuali non si relazionano con attività urbane (inoltre l'asse stradale della SS 195 funge da barriera ecologica). Altri ambiti, logisticamente connessi e prossimi non sono presenti: ad est è presente S. Elia e la spiaggia del Poetto mentre a Capoterra e Sarroch non sono presenti altre aree adatte in quanto vi sono centri abitati ed arenili potenzialmente adibiti alla balneazione. Si ritiene che il potenziamento del Porto Canale esistente sia la soluzione maggiormente sostenibile, seppur necessariamente da mitigare, per evitare di compromettere ulteriori aree. Si pensi anche ad esempio alla presenza della Posidonia Oceanica: creare altre aree portuali significherebbe creare nuove rotte per le navi e conseguentemente compromettere l'habitat in altri luoghi.

Impatti specifici rispetto allo stato attuale evidenziati all'interno dell'analisi del Porto Storico devono essere quindi confrontati con il fatto che se venisse attuata la destinazione commerciale nel porto storico sicuramente l'impatto su tutte

le componenti ambientali risulterebbe senz'altro estremamente negativo e soprattutto socialmente non accettato. La popolazione di Cagliari, dalle interviste effettuate, considera via Roma ed il waterfront quasi un gioiello della città. Nell'area antistante si svolgono periodicamente le manifestazioni ed inoltre viene ritenuto che nel tempo le trasformazioni avvenute, che progressivamente hanno portato nel porto vecchio una connotazione turistica, abbiano valorizzato l'immagine di quest'area della città. E' da sottolineare infatti che la nautica da diporto risulta ormai consolidata nel porto storico. Il PRP intende potenziare la connotazione turistica dello stesso anche trasferendo altre attività nel porto Canale e riordinando il traffico navale interno: i cantieri navali vengono trasferiti a porto Canale così come il bacino di carenaggio vicino al canale S. Bartolomeo. Vengono riqualificate le aree degradate a margine e viene definita una zona specifica per i servizi ai pescherecci che attualmente sono variamente localizzati nell'ambito. Viene riqualificata l'area della Pineta di Bonaria e realizzata la passeggiata a mare oltre che viene definita una specifica destinazione per il molo Ichnusa: il terminal crociere. Attualmente infatti gli altri moli non sono più adatti per ospitare tali navi, che risultano essere sempre più grandi. L'obiettivo di potenziare la connotazione turistica e dare risposta alla domanda di approdo dei traghetti provenienti da altre Regioni Italiane avviene tramite la realizzazione del centro intermodale in zona E. Tale scelta comporta la necessità di avere a disposizione infrastrutture necessarie.

Anche gli edifici presenti nell'intero Porto storico vengono ridistribuiti in funzione della riorganizzazione: in zona D vengono mantenute le funzioni di rappresentanza mentre la sede dell'Autorità Portuale viene trasferita alla radice del Molo Ichnusa. Altri uffici vengono trasferiti sul Molo Sabauda (Direzione Marittima), all'interno del quale sono necessari i servizi alle banchine, esercizi pubblici, ecc. Tutto ciò al fine di garantire in zona D i servizi necessari per i diportisti.