



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PÚBLICOS
ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

UNITA' TECNICA REGIONALE DEI LAVORI PUBBLICI

VOTO N. 220

del 13 ottobre 2021

RELATORI: Ing. Gian Paolo Ritossa
Ing. Massimiliano Ponti

OGGETTO: Variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Sant'Antioco.

L'anno duemilaventuno, addì tredici del mese di ottobre, su invito del Presidente, si è riunita in modalità digitale l'Unità Tecnica regionale dei lavori pubblici, costituita ai sensi dell'art. 18, commi 1 e 3, della legge regionale n. 8/2018.

PRESIDENTE: Dott. Ing. Piero Dau

COMPONENTI CON DIRITTO DI VOTO:

Ing. Salvatore Mereu	Dirigente esperto in materia di edilizia, in capo all'Assessorato dei lavori pubblici	Presente
Ing. Costantino Azzena	Dirigente esperto in materia di difesa del suolo, in capo all'Assessorato dei lavori pubblici	Presente
Ing. Massimiliano Ponti	Dirigente esperto in materia di infrastrutture, in capo all'Assessorato dei lavori pubblici	Presente
Dott. Stefano Ferri	Dirigente esperto in materie amministrative e giuridiche, in capo all'Assessorato dei lavori pubblici	Presente
Ing. Alessandro Pusceddu	Dirigente dell'Assessorato competente in materia di urbanistica e tutela del paesaggio	<u>Assente</u>
Ing. Rodolfo Contu	<u>sostituto dell'Ing. Alessandro Pusceddu</u>	<u>Assente</u>
Ing. Antonello Pellegrino	Dirigente dell'Assessorato competente in materia di industria	<u>Assente</u>
Ing. Daniele Siuni	Dirigente dell'Assessorato competente in materia di ambiente	Presente
Dott. Marcello Tidore	Dirigente dell'Assessorato competente in materia di sanità	<u>Assente</u>
Dott. Donatella Garau	<u>sostituto del Dott. Marcello Tidore</u>	<u>Assente</u>

ESPERTI PARTECIPANTI ALLA SEDUTA: Ing. Gian Paolo Ritossa (Opere marittime)

Le funzioni di segretario dell'Unità tecnica regionale dei lavori pubblici sono svolte dalla Rag. Daniela Vacca, funzionario dell'Assessorato regionale dei lavori pubblici.



CONSTATATA la presenza del numero legale, il Presidente invita i componenti dell'Unità Tecnica regionale alla discussione dell'argomento di cui all'oggetto, inserito all'ordine del giorno.

L'UNITA' TECNICA REGIONALE DEI LAVORI PUBBLICI

PREMESSA

Il vigente Piano Regolatore Portuale del Comune di Sant'Antioco è stato adottato negli anni '60 e risulta ormai obsoleto. La D.G.R. 56/32 del 29 dicembre 2009, nel ritenere necessaria la redazione dei piani regolatori portuali nei porti di competenza regionale, ha disposto di affidare in concessione alle Amministrazioni comunali la redazione dei detti piani secondo le linee guida emanate dalla Regione e di destinare alle medesime Amministrazioni le somme a tal fine occorrenti. Il Comune di Sant'Antioco, cui è stato attribuito un finanziamento di euro 35.000,00, ha affidato l'incarico di progettazione alla Società Criteria S.r.l. (sede legale in Via P. Cugia n. 14 - Cagliari).

Il Piano, dopo aver ampiamente rappresentato il quadro normativo di riferimento, l'evoluzione storica del contesto portuale, la descrizione dello stato attuale e analizzato la domanda e l'offerta nel settore diportistico, sviluppa una serie di scenari con lo scopo di soddisfare una serie di obiettivi riguardanti:

- la definizione dell'ambito portuale;
- la razionalizzazione dell'assetto spaziale e funzionale dell'ambito portuale;
- migliorare le condizioni di sicurezza nella fruizione dell'ambito portuale;
- favorire la multifunzionalità delle attività portuali;
- qualificare il sistema di relazioni con il contesto urbano, ambientale e paesaggistico;
- favorire lo sviluppo e l'integrazione delle attività economiche e dei servizi complementari.

L'ambito portuale è costituito da due comparti distinti:

- a nord, il porto turistico prospiciente il centro abitato che ricomprende l'attuale porto turistico e i banchinamenti a nord del porto stesso;
- a sud, il porto commerciale (porto romano) che ricomprende il porto attuale nella configurazione planimetrica prevista dalle progettazioni in corso da parte dell'Assessorato regionale dei lavori pubblici, e l'ampliamento del medesimo a ovest verso la radice del molo di sopraflutto, da destinare alla nautica da diporto.

Viene analizzato lo scenario minimo, che conferma la localizzazione prevista dal vigente Piano; un secondo scenario che prevede sostanzialmente il mantenimento della cantieristica e il trasferimento dell'area pescherecci verso la prevista nuova banchina del sale alla radice del molo di sottoflutto, liberando così la banchina di ponente all'uso commerciale; un terzo scenario che prevede il trasferimento di tutta la cantieristica nell'area di ponente del molo commerciale, destinando così tutta la sponda occidentale del canale navigabile ad attività diportistiche.

Viene quindi analizzato un quarto scenario che prevede sostanzialmente la realizzazione di una nuova darsena turistica, con imboccatura di accesso indipendente dal porto commerciale, prospiciente le aree ex Sardamag che verrebbero destinate a servizi per la nautica da diporto. Sono previsti una serie di altri interventi



tra cui si evidenzia una diversa conformazione della banchina del molo di sottoflutto da destinare alla cantieristica.

Di ciascuno scenario vengono analizzati i punti di forza e di debolezza da cui deriva il nuovo assetto prescelto, individuato nel terzo scenario ipotizzato, che offre, rispetto agli altri, la massima integrazione tra i servizi portuali e centro abitato, la possibilità di riqualificazione del lungomare, il potenziamento delle attività da diporto nella sponda occidentale del canale navigabile, favorendo così la riqualificazione dell'area ex Sardamag e la localizzazione delle attività di pesca alla radice del molo di sottoflutto, in un ambito dedicato, ma comunque accessibile. Una sub-localizzazione sviluppa poi ulteriormente le destinazioni previste dal Piano per ambiti specifici, omogenei con la destinazione principale.

Vengono quindi analizzati tutti gli interventi necessari per il raggiungimento della configurazione di Piano, sia riguardo al porto turistico, sito a nord, sia del porto turistico-commerciale sito a sud.

Gli interventi di maggior impegno economico previsti dal Piano, oltre ai lavori già in corso di progettazione da parte dell'Assessorato regionale dei lavori pubblici, sono i lavori destinati alla realizzazione e completamento dei nuovi moli di sopraflutto e sottoflutto, con ampliamento della sezione dei moli e corrispondenti dragaggi delle aree antistanti, alla demolizione dei ruderi e bonifica nelle aree del molo commerciale per la realizzazione del polo cantieristico, alla realizzazione degli edifici commerciali e ricettivi in corrispondenza della nuova darsena turistica, derivante dal prolungamento verso terra del molo di sopraflutto.

La flotta da diporto prevista da questo scenario è 460 imbarcazioni con lunghezza compresa tra i 6 e i 50 metri. Viene esposta una stima sommaria dei costi di realizzazione, distinta per settori e tipologie di intervento, che mostra un quadro complessivo di circa 100 milioni a cui devono aggiungersi le somme già stanziare per i lavori in corso di realizzazione.

Gli elaborati del Piano sono costituiti da:

- Relazione generale
- Studio meteo marino
- Norme tecniche di attuazione
- Valutazione ambientale strategica (VAS – rapporto ambientale)
- Valutazione ambientale strategica (VAS – sintesi non tecnica)
- Valutazione incidenza ambientale (VAS – assogettabilità VInCA)
- Tav. 1 – Analisi dello stato di fatto (inquadramento, piani vigenti, progettualità in atto)
- Tav. 2 - Planimetria stato di fatto
- Tav. 3 - Concessioni demaniali esistenti
- Tav. 4 - Zonizzazione
- Tav. 5 - Subzonizzazione
- Tav. 6 - Viabilità e posti barca
- Tav. 7 - Planovolumetrico
- Tav. 8 - Planimetria delle opere



– Tav. 9 - Sezioni generali opere previste

Gli elaborati trasmessi sono rispondenti per tipologia e definizione alle prescrizioni dettate dalle Linee Guida e, in relazione agli obiettivi richiesti, hanno:

- sviluppato in maniera sufficiente gli obiettivi generali e specifici del Piano in coerenza con l'assetto pianificatorio sovraordinato;
- sviluppato il quadro conoscitivo dello stato attuale e il suo contesto locale e regionale;
- individuato quattro diverse soluzioni alternative di Piano in termini di zonizzazione;
- individuato la soluzione prescelta sviluppata in maniera dettagliata e puntuale.

In particolare appaiono sviluppati:

- gli aspetti meteo-climatici del paraggio costiero (condizioni climatiche e qualità dell'aria, regime dei venti, correnti marine);
- una sommaria stima dei costi di realizzazione delle opere previste dal Piano;
- il processo decisionale e autorizzativo svolto in relazione alla formazione del Piano, pur rimandando alle Linee Guida approvate con la DGR n. 31/32 del 19 giugno 2018 per i successivi adempimenti tesi all'adozione e approvazione definitiva del Piano;
- un elaborato grafico rappresentativo dei profili e delle sezioni delle opere previste, nonché un elaborato planimetrico che mostra, in particolare, le aree degli specchi acquei soggette a dragaggio;
- un rilievo batimetrico del porto in scala 1:1.000;
- una analisi della domanda della nautica a livello internazionale, nazionale e regionale e una analisi dell'offerta attuale della portualità turistica.

Appare, altresì, sufficientemente sviluppato lo studio meteomarino, che mostra come il Piano, che prevede la realizzazione di un allungamento di 180 m del molo di sottoflutto (levante) con un braccio orientato a 210° e un diverso orientamento del braccio terminale del molo di sopraflutto (ponente) ruotato rispetto all'orientamento attuale di circa 90° verso l'interno del porto (soluzione 2C dello studio meteomarino integrato), eventualmente integrata con la realizzazione di un piccolo molo intestato sul molo di levante per la delimitazione dell'avamposto (soluzione 2B dello studio meteomarino integrato), sia coerente con il moto ondoso del paraggio.

Desta perplessità il mantenimento, previsto negli elaborati di Piano, di un'area situata nel settore occidentale del porto – sponda di ponente del canale navigabile - destinata alla cantieristica, dal momento che in previsione futura il Piano stesso prevede che tutte le attività cantieristiche siano localizzate nella prospiciente banchina di ponente del molo commerciale. Le rappresentate difficoltà operative per le quali si prevede il completamento di detto trasferimento solo a seguito dei necessari interventi di adeguamento della banchina di destinazione, si potranno infatti ragionevolmente risolvere in un arco temporale minore rispetto all'orizzonte temporale di validità del Piano stesso. Conseguentemente appare più coerente con gli obiettivi pianificatori previsti, rappresentare negli elaborati del Piano, l'assetto definitivo previsto a più ampio termine, pur mantenendo



l'esplicazione che detto trasferimento dell'attività cantieristica potrà essere attuato solo successivamente alla ultimazione dei lavori di adeguamento della banchina di ponente del molo commerciale (soluzione transitoria). La Variante in esame non contiene più alcun riferimento alla realizzazione del programmato nuovo ponte "alto", in conseguenza dell'esito della Conferenza di Servizi della Valutazione di Impatto Ambientale, conclusasi con parere negativo, ancorché l'eliminazione dello stesso non abbia determinato alcun impatto o significativa trasformazione, né rispetto al layout, né rispetto all'ambito del Piano. Di conseguenza l'accessibilità al porto turistico prospiciente il centro urbano resta limitata soprattutto per i natanti a vela.

Non appare ancora sufficientemente sviluppata la sostenibilità sociale del Piano, che dovrà essere successivamente svolta nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica acquisiti i pareri dei soggetti competenti.

Il Piano è corredato dal rapporto ambientale e dalla sua sintesi non tecnica, nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica, e dalla richiesta di assoggettabilità al procedimento di Valutazione di Incidenza Ambientale.

VISTA la relazione istruttoria predisposta dal Servizio infrastrutture di trasporto e sicurezza stradale, trasmessa con nota prot. n. 21344 in data 1 luglio 2021.

VISTA la relazione predisposta dall'Ing. Gian Paolo Ritossa e dall'Ing. Massimiliano Ponti, rispettivamente relatore esterno e relatore interno dell'UTR, secondo la quale i relatori medesimi esprimono il proprio parere in termini favorevoli a condizione che si proceda a:

- introdurre nel Piano le opere marittime previste quali interventi di protezione ed attenuazione del moto ondoso secondo quanto indicato nella soluzione 2C di cui allo Studio meteomarino integrato;
- modificare l'elaborato grafico riportante la soluzione finale del Piano per quanto attiene alla sponda occidentale del canale navigabile di accesso alla portualità interna alla laguna, indicando e motivando l'inserimento dell'elaborato relativo alla soluzione temporale intermedia;
- revisionare gli elaborati del Piano collegabili alle suddette indicazioni.

CONSIDERATO che, dopo ampia discussione e condividendo le considerazioni formulate dai Relatori e dal Servizio istruttore dell'Assessorato Lavori Pubblici, l'Unita Tecnica regionale dei lavori pubblici (UTR), ritiene di dover esprimere parere favorevole sul progetto di cui trattasi a condizione che il Comune di Sant'Antioco ottemperi alle prescrizioni di cui al dispositivo che segue.

VISTA la L.R. 13 marzo 2018 n. 8, art. 17 e 18;

L'UNITA' TECNICA REGIONALE DEI LAVORI PUBBLICI

Tutto ciò premesso e considerato, all'unanimità, esprime parere favorevole, finalizzato all'approvazione della Variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Sant'Antioco, con le prescrizioni sotto riportate.

- 1- Introdurre nel Piano le opere marittime previste quali interventi di protezione ed attenuazione del moto ondoso secondo quanto indicato nella soluzione 2C di cui allo Studio meteomarino integrato.



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

- 2- Modificare l'elaborato grafico riportante la soluzione finale del Piano per quanto attiene alla sponda occidentale del canale navigabile di accesso alla portualità interna alla laguna, destinata completamente al diporto e servizi connessi.
- 3- Revisionare gli elaborati del Piano collegabili alle suddette indicazioni.
- 4- Sottoporre la Variante al Piano regolatore portuale di che trattasi alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).

Letto, confermato e sottoscritto.

IL SEGRETARIO

Rag. Daniela Vacca

IL PRESIDENTE

Ing. Piero Dau