



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

DELIBERAZIONE N. 44/29 DEL 22.9.2017

Oggetto: Piano di lottizzazione Thanit in Comune di Elmas (CA). Proponente: Società SPES srl, MITOSI srl.. ACES srl. Procedura di verifica di assoggettabilità a VIA. D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i..

L'Assessore della Difesa dell'Ambiente riferisce che le Società SPES srl, MITOSI srl, ACES srl (di seguito Proponenti), hanno presentato, a maggio 2017, e regolarizzato a giugno 2017, l'istanza di verifica di assoggettabilità alla VIA per l'intervento denominato "Piano di lottizzazione Thanit in Comune di Elmas (CA)", ascrivibile alle categorie di cui al punto 7 lettera b) "Progetti di sviluppo di aree urbane, nuove o in estensione, interessanti superfici superiori ai 40 ha; progetti di riassetto o sviluppo di aree urbane all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori ai 10 ha; costruzione di centri commerciali di cui al decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114 "Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59"; parcheggi di uso pubblico con capacità superiori a 500 posti auto", e punto 8, lettera a) "Villaggi turistici di superficie superiore a 5 ettari, centri residenziali turistici ed esercizi alberghieri con oltre 300 posti-letto o volume edificato superiore a 25.000 mc o che occupano una superficie superiore ai 20 ettari, esclusi quelli ricadenti all'interno di centri abitati" dell'Allegato IV al D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i..

L'intervento, che ha un costo stimato dichiarato dalle Proponenti pari a euro 3.000.000, consiste nella realizzazione di un piano di lottizzazione in Comune di Elmas (CA), nell'area che si affaccia sulla via Caduti di Nassyria, fronte aeroporto "Mario Mameli", che confina a nord con la linea ferroviaria, ad ovest e sud con la viabilità dell'aeroporto, ed infine, ad est, dal nuovo tapis roulant di proprietà delle Ferrovie dello Stato che mette in collegamento l'aerostazione alla fermata ferroviaria dell'aeroporto di Elmas. Complessivamente l'area oggetto d'intervento, ubicata in zona G del vigente strumento urbanistico comunale, ha una estensione pari a circa 7,4 ettari. È prevista, previa demolizione di strutture esistenti in disuso (porcilaia e allevamento avicolo), la realizzazione di quattro nuovi fabbricati di cui uno già esistente ma con la previsione di un futuro ampliamento. Le destinazioni d'uso dei fabbricati suddetti saranno:



- Fabbricato A: volume massimo edificabile 46.700 m³; Superficie coperta 17.600 m²; Destinazione d'uso: Motel/Residence con n. 96 camere per un totale di circa 200 posti letto;
- Fabbricato B: volume massimo edificabile 3.000 m³; Superficie coperta 345 m²; Destinazione d'uso: Uffici;
- Fabbricato C: volume massimo edificabile 89.100 m³; Superficie coperta 7.497 m²; Destinazione d'uso: Attività commerciali (MSV, Ristorante/Bar);
- Fabbricato D: volume massimo edificabile 4.200 m³; Sup. coperta 663 m²; Destinazione d'uso: Autonoleggio.

È inoltre prevista la realizzazione di un vasto parcheggio a servizio delle suddette attività, nonché di parcheggi pubblici. I posti auto (in totale pari 1074) saranno così ripartiti:

- 121 posti auto a servizio del Fabbricato A (Motel/Residence);
- 30 posti auto a servizio del Fabbricato B (Uffici);
- 520 posti auto a servizio del Fabbricato C (Alimentari/Non Alimentari/Bar);
- 27 posti auto a servizio del Fabbricato D (Autonoleggio);
- 73 posti auto privati extra standard;
- 303 posti auto pubblici.

L'accesso alla lottizzazione avverrà lungo la via Caduti di Nassirya attraverso la realizzazione di una rotonda; all'interno del comparto la viabilità sarà garantita dalle strade principali di larghezza pari a 7 metri, e da strade secondarie di larghezza pari a 6 metri entrambe a doppio senso di marcia. Sarà ceduta all'Amministrazione comunale la viabilità principale che porta dall'ingresso della lottizzazione al resto dell'area in cessione, dove saranno realizzati dei parcheggi ed un'area verde. Saranno poi realizzate le altre opere di urbanizzazione (rete idrica, rete acque nere, rete acque meteoriche, rete elettrica e illuminazione pubblica).

Il Servizio Tutela del paesaggio e vigilanza per le Province di Cagliari e Carbonia – Iglesias ha comunicato, con nota prot. n. del 26662 del 6 luglio 2017 (prot. DGA n. 14524 del 7.7.2017), che «a seguito dell'esame della documentazione trasmessa, è stata rilevata la necessità di effettuare alcuni approfondimenti sulle aree interessate dell'intervento [...] Si chiede pertanto:

- alla Soprintendenza in indirizzo se all'interno di dette aree vi siano zone di interesse archeologico, sottoposte a vincolo ai sensi dell'art. 142, lett. m del D.Lgs. n. 42/2004;



- all'Amministrazione comunale una dichiarazione comprovante che le aree in argomento non sono gravate da uso civico>>.

L'Assessore continua riferendo che il Servizio Valutazioni Ambientali (SVA), a conclusione dell'istruttoria, ha evidenziato che non è possibile escludere per l'intervento in esame, impatti ambientali negativi e significativi. In particolare sono state rilevate le seguenti criticità:

1. l'intervento in esame interessa un'area complessivamente abbastanza vasta, avente superficie territoriale complessiva pari a circa 7,5 ettari, ed è ubicato in posizione interclusa tra l'area oggetto del Piano di sviluppo aeroportuale e l'area interessata dal programma di riqualificazione dell'area ex Ferriere ed Acciaierie Sarde (FAS). Nel dettaglio:
 - a. il piano di sviluppo aeroportuale, che interessa un areale di circa 296 ettari, è stato sottoposto a VIA statale conclusa con giudizio di compatibilità ambientale positivo subordinato al rispetto di una serie di prescrizioni (Decreto Ministero dell'Ambiente n. 162 del 13 giugno 2014). Nel 2016 (Provvedimento n.11756 del 15 dicembre 2016 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) è stato completato l'iter di accertamento di conformità urbanistica ai sensi dell'art. 2 del DPR 18.4.94 n. 383 e del D.L. 251/95, nel corso del quale il sedime interessato dalle opere è stato leggermente ridotto, in particolare per quanto concerne le aree di espansione ubicate in prossimità dell'area archeologica di Santa Caterina e più vicine all'abitato di Elmas;
 - b. il progetto di riconversione e razionalizzazione FAS, che interessa complessivamente circa 40 ettari, è stato sottoposto a procedura di VIA regionale conclusa con giudizio di compatibilità ambientale positivo subordinato al rispetto di una serie di prescrizioni (Deliberazione n. 47/28 del 25.11.2014, successivamente integrata con Deliberazione n. 10/8 del 17.3.2015). L'intervento prevede il recupero di tutto il complesso delle aree e delle strutture esistenti, previo completamento del Progetto Operativo di Bonifica attualmente già in corso di attuazione, attraverso la realizzazione di un centro commerciale, con una superficie di vendita pari a 46.257 m², un'area destinata a parcheggi con 1.850 posti auto, nuove strutture polivalenti di uso pubblico e privato e la destinazione di ampie aree a parco e ad uso sportivo;
 - c. è evidente che l'ubicazione dell'intervento in progetto in un'area interclusa tra due interventi aventi rilevanti impatti sull'assetto territoriale e trasportistico dell'intera area vasta di Cagliari, determina la necessità di un esame attento degli impatti cumulativi soprattutto per quanto attiene ad alcune componenti/fattori ambientali. Le Proponenti hanno effettuato in maniera adeguata questa analisi, in una relazione specialistica apposita, unicamente per gli impatti



connessi al traffico, sugli esiti della quale si riferirà più avanti, mentre gli impatti cumulativi per quanto attiene alle altre componenti/fattori ambientali non sono stati adeguatamente valutati;

2. per quanto concerne il quadro di riferimento programmatico, si rileva la necessità di approfondire la coerenza dell'intervento in progetto in particolare con:
 - a. l'art. 707 del Codice della Navigazione aerea e il "Regolamento Enac per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti", in particolare in relazione alla presenza, nell'intervento in progetto, di una struttura recettiva a sei piani e di una struttura commerciale;
 - b. il disposto normativo dell'art. 8, comma 2 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), anche in virtù del fatto che l'area risulta di fatto interclusa tra vaste superfici impermeabili già esistenti/in progetto in via di realizzazione che, di fatto, modificheranno, le condizioni di rischio;
3. per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:
 - a. in merito alle "opere da demolire" si rileva la necessità di predisporre uno specifico progetto, con le caratteristiche delle opere (anche col supporto di adeguata documentazione fotografica); il cronoprogramma degli interventi; la quantificazione dei volumi di materiale prodotti; una prima ipotesi dei codici C.E.R. da attribuire ai rifiuti da demolizione e delle relative modalità di gestione (riutilizzo, recupero, smaltimento); l'indicazione dei siti di conferimento, presenti nell'area vasta, nel caso di recupero/smaltimento;
 - b. è stata evidenziata la necessità di sviluppare, in relazione anche agli approfondimenti di cui al punto 2 (quadro di riferimento programmatico), eventuali soluzioni alternative concernenti il planivolumetrico in progetto (es. limiti alle altezze degli edifici derivanti da vincoli ENAC) e le modalità di realizzazione dei parcheggi (es. parcheggi drenanti), compresa l'alternativa 0 (non intervento). La soluzione progettuale dovrà altresì tenere in debita considerazione quanto stabilito dalla UE in materia di consumo di suolo (si veda ad esempio "Orientamenti in materia di buone pratiche per limitare, mitigare e compensare l'impermeabilizzazione del suolo");
 - c. in relazione alla scelta di realizzare un'ulteriore struttura commerciale in un'area dove esiste già una offerta estremamente varia di GSV, MSV e centri commerciali, l'opportunità di effettuare un'indagine di mercato tesa a motivare adeguatamente l'opera;



4. per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale, è emersa la necessità di una valutazione degli impatti cumulativi tra l'intervento in progetto e quelli previsti nelle aree adiacenti, sia in fase di cantiere che di esercizio. In particolare:

a. per quanto concerne la componente atmosfera:

i. gli impatti connessi alla fase di cantiere sono legati soprattutto alle attività preliminari da porre in essere per la realizzazione dell'intervento, tra le quali vi è la fase di demolizione delle strutture esistenti. Considerata la situazione al contorno, data da un'area densamente urbanizzata dove è presente una molteplicità di recettori, al fine di escludere potenziali impatti negativi sulla salute della popolazione e individuare adeguate misure di mitigazione, si rende necessaria una valutazione approfondita degli impatti su detta componente;

ii. per quanto riguarda la fase di esercizio, gli impatti dovuti alle emissioni atmosferiche saranno principalmente riconducibili all'incremento delle emissioni associate al traffico indotto dalla presenza dell'opera oggetto di studio, che non sono state valutate dalle Proponenti all'interno dello Studio preliminare ambientale. Si evidenzia a questo proposito che la valutazione di impatto trasportistico effettuata dalle Proponenti, che tiene conto anche del cumulo con il piano di sviluppo aeroportuale e con l'intervento dell'area ex FAS, pur essendo stata effettuata in condizioni "ottimali" per quanto concerne il sistema di offerta (ndr. nella simulazione è stato inserito lo svincolo a livelli sfalsati, in progetto da diversi anni, alla intersezione tra la SS. 130 e la Via Sulcitana, nonché tutta la viabilità di progetto all'interno del comparto ex FAS), evidenzia un notevole incremento dei flussi di traffico e un consistente decadimento del Livello di Servizio, in particolare nella via Caduti di Nassyria, elementi che, pur non essendo imputabili in maniera esclusiva all'intervento proposto, meritano un approfondimento con un'analisi delle alternative e di differenti scenari;

b. per quanto riguarda le componenti suolo e sottosuolo, acque superficiali e sotterranee, si rileva la necessità, considerata la complessità dell'area vasta d'intervento, soprattutto in termini di occupazione e impermeabilizzazione del suolo, di un'analisi approfondita di queste componenti e di una maggiore definizione delle azioni di progetto, nonché di eventuali alternative (es. parcheggi drenanti, etc.), al fine di effettuare una stima adeguata degli impatti e definire opportune misure di mitigazione e/o di compensazione, sia per quanto attiene alla fase di cantiere, che a quella di esercizio. Soprattutto in relazione a quest'ultima fase, si rileva che l'impatto su queste componenti non viene esaminato in maniera adeguata nello



Studio preliminare ambientale e che, in particolare l'impatto connesso all'occupazione e alla impermeabilizzazione di suolo, risulta di fatto irreversibile, si cumula con quello legato agli interventi già sottoposti a VIA di cui si è detto (piano di sviluppo aeroportuale e riqualificazione area ex FAS), è mitigabile solo in parte, e necessita di misure di compensazione. Inoltre, visto il contesto d'intervento, e viste le azioni progettuali previste (impermeabilizzazione di considerevoli superfici, convogliamento di acque meteoriche e sfiori delle vasche di prima pioggia alla laguna di Santa Gilla), si ritiene necessario, al fine di una valutazione compiuta degli impatti, un livello di progettazione e di analisi ambientale non compatibile con una fase di screening;

- c. per quanto concerne le componenti beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio, si rileva la necessità di effettuare approfondimenti di natura archeologica sul sito d'intervento, in virtù di quanto rilevato dal Servizio Tutela del paesaggio nella nota del 7 luglio 2017 (prot. DGA n. 14524 del 7.7.2017, nonché di quanto emerso in sede di istruttoria di VIA per il Piano di sviluppo aeroportuale (ndr. l'area di Santa Caterina è un'area di documentato interesse archeologico);
- d. infine, per quanto attiene al fattore ambientale rumore, è stato allegato, ai sensi della L. 447/95, art. 8, il documento per la Valutazione previsionale d'impatto acustico. A prescindere dall'obbligo normativo, ciò che non emerge dalla documentazione agli atti è che, nell'area d'intervento, la fonte di rumore prevalente, data dal rumore aeroportuale, pone problematiche tecniche relative alle caratteristiche costruttive dell'involucro edilizio degli edifici in progetto, in particolare per la struttura da destinare a motel/residence, la cui soluzione non può sicuramente essere affrontata in fase di screening.

L'Assessore riferisce quindi che il Servizio Valutazioni Ambientali, evidenziato quanto sopra, considerato che la documentazione depositata non risulta sufficiente per consentire la comprensione delle caratteristiche e delle dimensioni del progetto, della tipologia delle opere previste e del contesto territoriale e ambientale di riferimento, nonché dei principali effetti che possono aversi sull'ambiente, ha concluso l'istruttoria con la proposta di sottoporre alla procedura di VIA l'intervento in oggetto, in quanto soltanto lo studio di impatto ambientale (SIA), consente di individuare e valutare più approfonditamente l'entità degli impatti potenziali, l'analisi di alternative progettuali orientate in maniera tale da minimizzare gli stessi, nonché indicare le opportune misure per la conseguente mitigazione e compensazione di quelli residui.

Lo studio di impatto ambientale, dovrà essere accompagnato, come stabilito dal D.Lgs. n. 152/2006, come modificato dal decreto n. 104/2017, dagli elaborati del progetto di fattibilità tecnico-



economica di cui all'art. 23, commi 5 e 6 del D.Lgs. n. 50/2016, e nel rispetto della normativa, dovrà contemplare l'esame di soluzioni alternative e dell'opzione zero, individuare, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, esaminare in maniera puntuale quanto evidenziato in premessa, nonché contenere il piano di utilizzo per le terre e rocce da scavo e il piano di monitoraggio delle componenti ambientali, redatti ai sensi della normativa vigente.

Tutto ciò premesso l'Assessore della Difesa dell'Ambiente, constatato che il Direttore generale ha espresso il parere favorevole di legittimità, propone alla Giunta regionale di far propria la proposta del Servizio Valutazioni Ambientali.

La Giunta regionale, condividendo quanto proposto e rappresentato dall'Assessore della Difesa dell'Ambiente

DELIBERA

di sottoporre all'ulteriore procedura di VIA, per le motivazioni esposte in premessa, il progetto "Piano di lottizzazione Thanit in Comune di Elmas", proposto dalle Società SPES srl, MITOSI srl, ACES srl.

Il Direttore Generale

Alessandro De Martini

Il Vicepresidente

Raffaele Paci