



COMUNE DI CAGLIARI

PROGETTO:

Proposta avente ad oggetto la progettazione, costruzione e gestione, in regime di concessione ed in condizioni di equilibrio economico-finanziario del nuovo stadio, ai sensi dell'articolo 1, comma 304, lettera b) della Legge n. 147 del 27 dicembre 2013



PROPONENTE:

Comune di Cagliari

Responsabile Unità Progetto Nuovo Stadio Sant'Elia
Responsabile Unico di Procedimento

Ing. Daniele Olla

Protocollo N.0190429/2023 del 26/06/2023

Oggetto: Proposta per l'affidamento della concessione per la realizzazione e gestione, in condizioni di equilibrio economico finanziario, del nuovo Stadio di Cagliari, ai sensi dell'art. 1, comma 304, della Legge di Stabilità 2014 - Dichiarazione di pubblico interesse - Conferenza dei servizi decisoria - Domanda di autorizzazione ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. n. 42/04 - Richiesta di integrazione atti
Ubicazione: Comune di Cagliari, Località Stadio Sant'Elia.
Richiedente: Comune di Cagliari - Servizio Opere Strategiche, Mobilità, Infrastrutture e Reti.
Posizione: 2023-1152

TEAM DI PROGETTAZIONE:

progettazione architettonica  PROGETTO CMR MASSIMO ROJ ARCHITECTS	progettazione strutture  iDEAS Integrated Design in engineering architectures & sustainability	progettazione impianti tecnologici  TRACTEBEL ENGIE	progettazione sicurezza antincendio  ENGINEERING GOSTI ARCHITECTURE
integrazione prestazioni specialistiche  sportium shape your sport venue ideal	specialista impianti sportivi  MANICA architecture	opere di demolizione  ALCOTEC	urbanistica e procedura V.I.A.  DICAAR SARDAARCH
consulenza acustica  VI Consulting Management VA	consulenza paesaggistica  dsb Landscape design	consulenza viabilistica  R.A.M. ENGINEERING S.R.L. - STP	consulenza ambientale  ambiente consulenza & ingegneria esperienza per l'ambiente

FASE PROGETTUALE:

PROGETTO DEFINITIVO

TITOLO / DESCRIPTION:

Relazione di ottemperanza

REDATTO DA :

CONTROLLATO DA :

DATA 14/06/2024

SCALA --

COMMESSA	FASE	EMISSIONE	LIVELLO	DISCIPLINA	TIPO	PROGRESSIVO	REVISIONE
3053	D	CAG	X	GEN	RE	028	00

Oggetto: Progetto di realizzazione del Nuovo Stadio di Cagliari - Procedimento Ambientale Unico Regionale (P.A.U.R.). L.R. n. 2/2021 e Delib.G.R. n. 11/75 del 2021 – N. Reg. 12/23. Richiesta integrazioni ad esito della Conferenza di servizi istruttoria del 18.12.2023

RELAZIONE DI OTTEMPERANZA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONI DELLA CONFERENZA DI SERVIZI ISTRUTTORIA DEL 18.12.2023

A. PREMESSA

La presente relazione ha l'obiettivo di fornire e riassumere tutte le integrazioni necessarie per ottemperare alle richieste della Conferenza dei Servizi Istruttoria inerente il Procedimento Ambientale Unico Regionale (P.A.U.R.). L.R. n. 2/2021 e Delib.G.R. n. 11/75 del 2021 – N. Reg. 12/23 effettuata in data 18/12/2023, contenute nella nota tecnica trasmessa in data 18/01/2024 dalla Regione Autonoma della Sardegna – Assessorato della Difesa dell'Ambiente.

A tal proposito di seguito si riportano in blu le richieste di chiarimento e/o integrazione in essa contenute ed in nero le risposte puntuali ed i rimandi agli elaborati revisionati o integrati ex-novo, il cui elenco è riportato nella a seguito della risposta di ciascuna osservazione.

Nella nota del 18/01/2024 di Regione Sardegna si legge quanto segue:

1 Con riferimento all'intervento in oggetto (di seguito l'intervento), proposto dal Comune di Cagliari (di seguito Proponente), facendo seguito alle risultanze dell'istruttoria condotta dal Servizio e al contenuto delle note e/o delle schede parere trasmesse dagli altri Enti, a seguito della Conferenza di Servizi istruttoria (di seguito Conferenza), svoltasi in data 18.12.2023, si rappresenta quanto segue.

Preliminarmente è necessario fornire un chiarimento di natura amministrativa sui ruoli/oneri che saranno di competenza della Proponente, della Società che realizzerà l'intervento e del Gestore dello stesso, nonché sulla quota di finanziamento pubblico/privato necessaria per la sua realizzazione, tenendo altresì conto di quanto disposto di recente con la Deliberazione di G.R. n. 39/3 del 28.11.2023. A tal fine, se del caso, dovrà essere trasmessa una opportuna revisione dell'Allegato A3 (scheda di V.I.A.).

In riferimento alla Deliberazione di G.R. n. 39/3 del 28.11.2023 costituisce l'accordo di programma tra Regione e Comune di Cagliari per la costruzione del nuovo stadio secondo gli standard previsti per le competizioni internazionali, entro i termini per ospitare i campionati europei 2032 art. 11, commi 1 e 2 della Legge Regionale 21 febbraio 2023, n. 1 e art. 2 della Legge Regionale n. 9 del 23 ottobre 2023, nell'aggiornamento dello studio di impatto ambientale (Quadro Introduttivo) è stato inserito il capitolo "Gli attori del progetto di realizzazione dello stadio: il partenariato pubblico privato" in cui viene fornito il chiarimento di natura amministrativo sui ruoli ed oneri di competenza della Proponente, della Società che realizzerà l'intervento e del Gestore, nonché sulla quota di finanziamento pubblico/privato necessaria per la sua realizzazione..

Nello specifico:

- Proponente: Comune di Cagliari;
- Soggetto Attuatore: individuato attraverso gara europea per progettazione esecutiva, realizzazione e gestione dell'opera mediante istituto del partenariato pubblico privato 30% fondi pubblici e 70% fondi privati:
 - Realizzazione nuovo Stadio Sant'Elia;
 - Realizzazione parcheggi "Cuore, P7 e P8";
- Soggetto Attuatore: Cagliari calcio, così come approvato dalla convenzione per le attività di:
 - Demolizione Stadio Provvisorio
- Soggetto Attuatore: Comune di Cagliari per le opere:
 - Opere di rigenerazione urbana – Sant'Elia;
- Impresa Esecutrice: il progetto sarà oggetto di appalto con gara ad evidenza europea:

Inoltre, si è proceduto ad aggiornare l'Allegato A2 (scheda di VIA) in virtù del fatto che lo studio di impatto ambientale prende in considerazione tutti gli interventi attuativi del progetto guida ricadenti nel perimetro rosso indicato nell'immagine seguente, ovvero:

- Demolizione vecchio Stadio Sant'Elia;
- Realizzazione nuovo Stadio Sant'Elia;
- Realizzazione parcheggi "Cuore, P7 e P8";
- Demolizione Stadio Provvisorio;
- Opere di rigenerazione urbana – Sant'Elia.



Figura 1 - Ambito territoriale; il limite rosso definisce l'area in cui ricadono gli interventi in progetto (Fonte: Google Earth)

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

- Allegato A2 (scheda di VIA) rev. 1
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-014-05 – quadro introduttivo;
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-028- 00 – relazione ottemperanza;

2 Si precisa che tale Allegato, al pari dell'Allegato A4 (Avviso al pubblico), necessita comunque di una revisione in merito all'eventuale realizzazione dei parcheggi cosiddetti P7 e P8, non descritti nella scheda già agli atti, che andranno altresì contabilizzati negli elaborati tecnico – economici.

In allegato alla presente l'aggiornamento dell'Allegato A4 - Avviso al Pubblico allegato alla "Presentazione dell'istanza per il rilascio del provvedimento di Valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) nell'ambito del provvedimento unico regionale in materia ambientale (PAUR) – che ricomprende tutti gli interventi ricadenti nel perimetro rosso di cui alla Fig. 1 e pertanto anche i parcheggi P7 e P8.

Ad integrazione della documentazione progettuale, in riferimento ai parcheggi P7 e P8, in allegato alla presente si trasmettono:

- Planimetria di sistemazione finale delle aree;
- Planimetria con lo schema di raccolta delle acque e relativi tipologici;
- Sezioni di sistemazione finale delle aree.

La quotazione degli interventi è inserita nel quadro economico.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti revisionati:

- Allegato A4 (scheda di VIA) rev. 01;

Documenti integrativi

- 3053-D-CMR-X-ARQ-PL-115-00 – planimetria generale di progetto Aree P7 e P8;
- 3053-D-CMR-X-ARQ-PL-116-00 – Sezioni generali e di dettaglio Aree P7 e P8;
- 3053-D-CMR-X-ARQ-PL-117-00 – Schema impianto scarico acque meteoriche Aree P7 e P8

Per quanto concerne gli aspetti più prettamente tecnici si osserva che la documentazione esaminata è estremamente frammentaria e, in taluni casi, contraddittoria, atteso che, tra i documenti prodotti, sono emerse numerose incongruenze che non facilitano l'esame degli stessi.

Lo Studio di Impatto Ambientale (di seguito S.I.A.), inoltre, non è sviluppato coerentemente con le norme e le direttive in materia. Si richiede quindi una radicale revisione di tutta la documentazione prodotta, tenendo conto in via generale dei seguenti aspetti:

- *dovrà essere oggetto di descrizione e valutazione non solo la cosiddetta “unità minima funzionale” individuata cartograficamente nella Tavola 3053-D-CMR-X-ARQ-PL-001-02 – Inquadramento, ma anche il sistema dei parcheggi funzionalmente urbanistico e planimetria generale connessi individuati nella stessa Tavola (P1, P7 e P8), nonché la dismissione dello “stadio provvisorio”;*
- *dovrà essere effettuata una analisi circostanziata relativa alla recente esperienza legata alla realizzazione e gestione del cosiddetto “stadio provvisorio”, già sottoposto alla procedura di Verifica di assoggettabilità alla V.I.A., all'esito della quale la Giunta regionale, con deliberazione n. 21/1 del 21.04.2017, ha escluso l'intervento dall'ulteriore procedura di V.I.A., nel rispetto di un insieme di prescrizioni. In particolare, è necessario dare atto delle modalità ed eventuali difficoltà legate al recepimento dei punti 3 e 4 del quadro prescrittivo.*

In riferimento a quanto richiesto si è proceduto ad aggiornare lo studio di Impatto Ambientale in conformità con i contenuti dall' Allegato VII- Contenuti dello Studio di impatto ambientale di cui all'articolo 22 facente parte degli Allegati alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006; nello specifico per una maggiore comprensibilità del documento lo stesso è stato suddiviso nei seguenti quadri:

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-014 - 005 – quadro introduttivo;
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-018 -005 – quadro programmatico;
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-019 - 005 – quadro progettuale;
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-020 - 005 – quadro ambientale e stima degli impatti;
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-014SNT- 005 – sintesi non tecnica;

inoltre, è stato redatto il documento inerente il Piano di Monitoraggio Ambientale (3053-D-AMB-X-GEN-RE-022-00).

In virtù della vicinanza dell'area di interesse con la ZSC ITB 040022 – Stagno di Molentagius si è proceduto alla predisposizione dello screening di Vinca predisposta in conformità all' Allegato A delle Direttive Regionali per la Valutazione d'Incidenza Ambientale approvate con Delibera n. 30/54 del 30/09/2022 (3053-D-AMB-X-GEN-RE-021-00).

Come richiesto, i quadri sono stati aggiornati considerando tutte le opere ricadenti nel perimetro rosso di cui alla Fig. 1, integrando così le informazioni dell'“unità minima funzionale” individuata cartograficamente nella Tavola 3053-D-CMR-X-ARQ-PL-001-02 – Inquadramento, con quelle inerenti:

- La demolizione vecchio Stadio Sant'Elia;
- La realizzazione parcheggi “Cuore, P7 e P8”;
- La demolizione Stadio Provvisorio;
- Le opere di rigenerazione urbana – Quartiere Sant'Elia

Infine nel quadro progettuale è stata effettuata un'analisi inerente alla realizzazione e gestione del cosiddetto “stadio provvisorio”, sottoposto alla procedura di Verifica di assoggettabilità alla V.I.A., mentre nel quadro programmatico sono stati riportati gli esiti della Procedura di Verifica di Esclusione da VIA (deliberazione della Giunta Regionale n. 21/1 del 21.04.2017) evidenziando le prescrizioni superate, quelle ottemperate o non ottemperate, evidenziando le difficoltà incontrate, e quelle che verranno ottemperate nell'ambito del presente progetto.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti revisionati:

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-014 - 005 – quadro introduttivo;
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-018 -005 – quadro programmatico;
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-019 - 005 – quadro progettuale;
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-020 - 005 – quadro ambientale e stima degli impatti;
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-014SNT- 005 – sintesi non tecnica;

Documenti integrativi

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-022-00– Piano di Monitoraggio Ambientale;
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-021-00– Documentazione a supporto dello Screening di Vinca.

4

B. ASPETTI PROGRAMMATICI

In relazione agli aspetti di natura programmatica:

- 1. in relazione alla Variante Urbanistica, già oggetto di procedura di verifica di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), all'esito della quale la Città Metropolitana di Cagliari, con Determinazione n. 929 del 14.04.2021, ha escluso la Variante medesima dall'ulteriore procedura di V.A.S., dovrà essere data evidenza del recepimento delle condizioni ambientali poste nella citata Determinazione, laddove pertinenti, all'interno dell'intervento;*

In riferimento ai contenuti della Determinazione n. 929 del 14.04.2021 di Città Metropolitana di Cagliari inerente all'esclusione della Variante Urbanistica alla Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), si è proceduto ad aggiornare il quadro programmatico inserendo, per quanto di competenza a questo progetto, le ottemperanze alle prescrizioni ambientali. A tal proposito in detto quadro è stato inserito un capitolo "Autorizzazioni, Pareri e Concessioni" dove vengono riassunte le autorizzazioni già ottenute, le prescrizioni contenute nelle stesse e, ove pertinenti, le modalità di recepimento delle stesse.

Di seguito si riportano le osservazioni contenute nella Determinazione e le risposte relative (in corsivo le osservazioni):

- *al permanere delle linee di indirizzo e delle previsioni contenute nell'atto di pianificazione sopracitato, così come descritte negli elaborati depositati. Eventuali modifiche che abbiano come esito un cambiamento delle previsioni e che creino ulteriori impatti negativi sulle componenti (ambientali e del patrimonio culturale) esaminate nel Rapporto Preliminare e/o siano comunque tali da disattendere gli esiti dell'iter procedurale appena concluso, determineranno l'avvio di un nuovo procedimento di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica; l'oggetto della presente VIA è conforme al Progetto Guida del Nuovo Stadio Sant'Elia e relative connessioni urbane"*
- *l'estensione dello studio trasportistico a tutte le aree in trasformazione; lo studio è stato esteso all'area di intervento;*
- *la revisione del Piano di Classificazione Acustica al fine di uniformare la classe acustica della zona: ad oggi non si è ancora proceduto all'approvazione del Piano di Classificazione Acustica e che risulta essere in fase di revisione approfondimento. Lo studio è pertanto svolto in conformità con il Piano di Classificazione Acustica vigente, seppur tenga presente anche i limiti contenuti nello stesso documento in bozza;*
- *un approfondimento in fase progettuale dei lavori di sagomatura del Canale di Terramaini con i tecnici del Parco di Molentargius Saline, al fine di escludere qualsiasi interferenza con gli equilibri ecologici del Parco: il progetto non prevede lavori di sagomatura del Canale di Terramaini pertanto ad oggi questa osservazione non è pertinente.*

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti revisionati:

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-018 -005 – quadro programmatico;

2. *considerato quanto emerso dalle indagini effettuate nel 2021 sul sottosuolo e sulla falda, le quali hanno evidenziato la non conformità per alcuni parametri alle Concentrazioni Soglia di Contaminazione (C.S.C.) di cui alla Tabella 1, colonna A dell'Allegato 5 alla Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006, è necessario chiarire/argomentare in merito alla dichiarazione secondo cui «[...] lo stadio avrà destinazione industriale/commerciale[...]», considerato che appare invece evidente come tutti gli interventi previsti dalla Variante Urbanistica sopra citata siano finalizzati a una profonda riqualificazione, al pari di diversi altri progetti realizzati o in programma da parte dello stesso Proponente, tra cui, la creazione di nuovi parchi pubblici (Parco degli Anelli), residenze e attività commerciali e la revisione della viabilità di accesso (viale Ferrara). Tale asserzione risulta, peraltro, in contraddizione con quanto affermato dallo stesso Proponente: «Il Nuovo Stadio di Cagliari sarà costituito da diverse strutture e quindi in grado di ospitare eventi di ogni genere: manifestazioni calcistiche, eventi sportivi non calcistici, concerti, altri eventi d'intrattenimento non sportivi ed eventi aziendali (riunioni, conferenze, mostre). In questo modo l'uso giornaliero dello stadio verrà valorizzato al massimo». Appare, dunque, evidente come, per lo Scrivente, lo stadio, che include al suo interno un albergo e attività commerciali, e che rappresenta uno dei tasselli fondamentali di una più profonda riqualificazione dell'area vasta di intervento, non possa ritenersi "a destinazione industriale/commerciale";*

L'area oggetto di studio, che come già indicato in precedenza è ricompresa nel perimetro rosso indicato in fig.1, si ricompone di sub-lotti aventi differenti destinazioni urbanistiche che dal punto di vista ambientale possono essere riconducibili dal punto di vista ambientale a siti a destinazione verde/residenziale (es. parchi urbani) o commerciale/industriale (stadio, business hotel, parcheggi, verde a supporto delle infrastrutture viabilistiche). Nello specifico l'area dello stadio, data la sua destinazione d'uso, risulta essere assimilata ad un sito commerciale/industriale; pertanto, le CSC di riferimento sono i limiti Colonna B Tab. 1 D.Lgs. 152/2006. In riferimento a ciò in data 26/04/2024 si è proceduto alla trasmissione del Piano di Caratterizzazione Ambientale dell'area di realizzazione del nuovo stadio ai sensi dell'art. 242 del D.Lgs. 152/2006 ed in data 23/05/2024 il Comune di Cagliari – Servizio Igiene del Suolo ed Ambiente ha indetto conferenza dei servizi con scadenza in data 05/06/2024 in modalità asincrona ed 13/06/2023 in modalità sincrona simultanea. In data 23/05/2024 il Comune di Cagliari - – Servizio Igiene del Suolo ed Ambiente ha comunicato che la conferenza dei servizi verrà svolta in modalità sincrona simultanea in data 27/06/2024.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti integrativi

- 3053-D-AMB-X-IDR-RE-003 – Piano di Caratterizzazione Ambientale nelle aree di proprietà comunale dello Stadio Sant'Elia (Documento già trasmesso agli enti ed oggetto di Conferenza dei servizi);
- 3. *inquadrare l'intervento all'interno del vigente Piano di Classificazione Acustica (P.C.A.), avendo cura di chiarire se la variante allo stesso, avviata con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 38 del 11.04.2017, abbia o meno concluso il suo iter. In tale contesto andrà, altresì, esplicitato se il Viale Salvatore Ferrara, nella configurazione attuale e/o in quella di progetto (n.d.r., l'intervento sul Viale Salvatore Ferrara, pur non essendo oggetto di valutazione, è stato considerato nel quadro di riferimento per le analisi di natura trasportistica e acustica), sia da classificare come strada di categoria D, ovvero E, ai sensi del D.M. 05.11.2001, tenuto conto che, in funzione di tale classificazione, si modificano le fasce di pertinenza acustica di cui al D.Lgs. 142/2004, e s.m.i.;*

L'iter di approvazione della variante al Piano di Classificazione Acustica (P.C.A.) è in essere; pertanto, nell'aggiornamento dello Studio di Valutazione di Impatto acustico è stato tenuto solo in considerazione il Piano di Classificazione Acustica (P.C.A.) vigente. In riferimento a Viale Salvatore Ferrara, la classificazione della strada risulta essere di categoria E; pertanto, sia lo studio trasportistico che quello previsionale di impatto acustico sono stati aggiornati in riferimento a detta classificazione.

Documenti aggiornati

- 3053-D-VIV-X-ACU-RE-002 -003 – Valutazione previsionale di impatto acustico e previsione di impatto acustico

A. ASPETTI PROGETTUALI

In relazione agli aspetti di natura progettuale:

1. *con riferimento all'analisi delle alternative è necessario che lo S.I.A. venga integrato prendendo in considerazione oltre che le alternative minime richieste dalla norma, ovvero alternativa di progetto e alternativa di non intervento (alternativa 0), anche quella di ristrutturazione dello stadio esistente (n.d. r., vecchio Sant'Elia). Inoltre dovrà essere svolta una analisi per scenari sia sulle opere funzionalmente connesse (n.d.r., parcheggi P7 e P8) sia su quelle che, pur non oggetto di valutazione, rappresentano il quadro di riferimento fondamentale al fine di valutare la compatibilità ambientale dell'intervento.*

Il quadro progettuale dello studio è stato aggiornato in conformità a quanto contenuto nel comma 2 dell'Allegato VII- Contenuti dello Studio di impatto ambientale di cui all'articolo 22, ovvero:

“descrizione delle principali alternative ragionevoli del progetto (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelle relative alla concezione del progetto, alla tecnologia, all'ubicazione, alle dimensioni e alla portata) prese in esame dal proponente, compresa l'alternativa zero, adeguate al progetto proposto e alle sue caratteristiche specifiche, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale, e la motivazione della scelta progettuale, sotto il profilo dell'impatto ambientale, con una descrizione delle alternative prese in esame e loro comparazione con il progetto presentato”.

Nello specifico le alternative analizzate sono:

- alternativa di non intervento (alternativa 0);
- alternativa del progetto in essere (alternativa 1);
- alternativa di progetto preliminare (alternativa 2) che prevedeva una proposta di stadio più imponente sia dal punto di vista dell'impronta che dell'altezza.

Non è stata considerata l'alternativa inerente la qualificazione dello stadio esistente in quanto non prevista nel PUC e non fattibile dal punto di vista normativo (impossibilità di adeguare il vecchio stadio alle nuove normative in materia).

Resta inteso che nella definizione delle alternative vengono analizzate anche tutte le altre opere ricadenti nell'area di studio, così come definita dalla linea rossa indicata in fig. 1.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti revisionati:

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-019 - 005 – quadro progettuale;
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-020 - 005 – quadro ambientale e stima degli impatti;

Nello specifico, ci si riferisce:

- 1.1 *ai parcheggi P7 e P8, per i quali è necessario chiarire se la loro realizzazione derivi esclusivamente da ragioni di natura trasportistica o anche urbanistica (n.d.r., esigenza di soddisfare gli standard urbanistici all'interno del comparto oggetto di Variante). Inoltre, come evidenziato dall'ARST in sede di conferenza, è opportuno predisporre una analisi delle interferenze tra tali parcheggi e il tracciato ipotizzato per la metrotranvia lotto Bonaria – Poetto/Marina Piccola, già sottoposta alla procedura di Verifica di assoggettabilità alla V.I.A., all'esito della quale la Giunta regionale, con deliberazione n. 36/32 del 17.07.2023, ha escluso l'intervento dall'ulteriore procedura di V.I.A., nel rispetto di un insieme di prescrizioni;*

Come si evince dallo studio trasportistico, la realizzazione dei parcheggi P7 e P8 è dovuta esclusivamente a ragioni di natura urbanistica; tali aree, infatti, risultano essere classificate in standard S3/S4, destinate in parte a verde pubblico ed in parte ad aree per la sosta in riferimento alla modifica delle sottozone GI (unità cartografica 6) e G” (unità cartografica 7) derivante dalla Deliberazione Comunale n. 84 del 01/06/2021 che ha approvato la Variante Urbanistica al PUC Vigente consistente nel riassetto delle aree circostanti lo Stadio del Sant'Elia (doc. 3053 D CMR X ARQ RE 019 03).

In virtù degli esiti della deliberazione di Giunta Regionale n. 36/32 del 17.07.2023 che ha escluso l'intervento della metrotranvia lotto Bonaria – Poetto/Marina Piccola alla procedura di V.I.A. si è proceduto ad aggiornare

sia il quadro progettuale dello Studio di Impatto Ambientale sia gli elaborati progettuali del parcheggio P7 in riferimento alle caratteristiche e tracciato di detta infrastruttura. L'aggiornamento progettuale del parcheggio P7 è stato implementato al fine di garantirne la funzionalità senza interferire con la metrotramvia.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti revisionati:

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-019 - 005 – quadro progettuale;
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-020 - 005 – quadro ambientale e stima degli impatti;
- 3053-D-CMR-X-ARQ-PL-115-00 – planimetria generale di progetto Aree P7 e P8;
- 3053-D-CMR-X-ARQ-PL-116-00 – Sezioni generali e di dettaglio Aree P7 e P8;
- 3053-D-CMR-X-ARQ-PL-117-00 – Schema impianto scarico acque meteoriche Aree P7 e P8

1.1 alla realizzazione dell'intervento su Viale Salvatore Ferrara, e al conseguente declassamento della viabilità;

In conformità con quanto riportato nell'aggiornamento/integrazione dello studio trasportistico, si è proceduto ad aggiornare il quadro progettuale con la descrizione degli interventi di riqualificazione che l'amministrazione sta implementando; nello specifico il Progetto di rigenerazione urbana di Sant'Elia non prevede interventi nella sua fase iniziale sul Viale Ferrara, se non lavori finalizzati al miglior inserimento paesaggistico in coerenza con le opere già realizzate negli anni sull'area.

Viale Ferrara è una strada come di tipo E – Strada Urbana di Quartiere.

Questa classificazione è indicata sia nello studio del traffico che in quello di valutazione previsionale di impatto acustico, per coerenza di modalità di verifica degli impatti.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti revisionati:

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-019 - 005 – quadro progettuale;
- 3053 D CMR X ARQ RE 008 -004 – relazione trasportistica e parcheggi;
- 3053-D-VIV-X-ACU-RE-002 -003 – Valutazione previsionale di impatto acustico e previsione di impatto acustico

1.2 alla ventilata realizzazione di un nuovo palazzetto dello Sport sul parcheggio Cuore (https://www.comune.cagliari.it/portale/page/it/a_santelia_il_nuovo_palazzetto_dello_sport_di_cagliari?contentId=NV132789-https://www.comune.cagliari.it/portale/it/focus_pnrr_05_01.page?contentId=FGN153510)

All'avvio del procedimento ambientale a supporto del Progetto di rigenerazione urbana di Sant'Elia non risulta avviato alcun procedimento per la realizzazione del nuovo palazzetto dello Sport insistente nell'area del parcheggio Cuore pertanto tale area viene considerata ed analizzata quale parcheggio a servizio dello Stadio. Se in futuro dovesse essere sviluppato il progetto del palazzetto dello sport verrà avviata apposita procedura che considererà gli impatti complessivi, secondo quanto previsto dalla normativa stessa. Le opere attualmente in fase di autorizzazione, vasche di raccolta di prima pioggia, verranno integrate nell'eventuale successivo intervento del Palazzetto.

In riferimento a ciò, sono stati prodotti i documenti progettuali di adeguamento dello stesso parcheggio cuore che si allegano alla presente.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti integrativi

- 3053-D-CMR-X-ARQ-PL-115-00 – planimetria generale di progetto Aree P7 e P8;
- 3053-D- CMR-X-ARQ-PL-118-00– Schema impianto scarico acque meteoriche parcheggio “Cuore”

1.3 all'ipotetico utilizzo, per soddisfare la domanda di sosta durante il match day, di una serie di parcheggi cittadini attualmente non esistenti, per quanto pianificati;

In riferimento a detta osservazione, nello studio trasportistico aggiornato/integrato si fa presente che la strategia dell'Amministrazione è quella di evitare la concentrazione di aree parcheggio di destinazione per l'attrattore stadio, in quanto sottoutilizzate per gran parte dell'anno (inutile consumo di suolo che può essere destinato a funzioni collettive) e pertanto realizzare infrastrutture stradali di grande capacità in grado di smaltire i grossi flussi in ingresso e uscita da queste aree parcheggio durante le giornate dei match day. Ciò in virtù del fatto che, per le partite di cartello, oltre la metà della tifoseria proviene da fuori Città Metropolitana. In luogo di un modello di accessibilità basato sull'utilizzo dell'auto, la strategia seguita dall'Amministrazione è quella di intercettare i flussi in arrivo allo Stadio provenienti dagli assi di penetrazione urbana implementando un sistema di navette a servizio di aree parcheggio già esistenti in città nelle quali gli utenti possano trovare occasione di parcheggio e poter proseguire con la navetta. In tal senso i parcheggi serviti dalle navette non devono essere considerati come parcheggi 'pertinenziali' e funzionali allo stadio ma come infrastrutture che generano occasione di accessibilità alternativa supportato da opportune norme di regolamentazione che consentano l'accessibilità in auto a destinazione solo a chi ne ha diritto.

L'ambizione dell'Amministrazione è che il successo di questa strategia, oltre che raggiungere gli obiettivi attesi, sia anche di esempio e pioniera applicazioni diffuse in altre aree della città con problematiche anche più complesse rispetto a quelle relative ad eventi sportivi e sfruttando tutta la potenzialità di spazi e servizi dei comuni della Città Metropolitana ove sono state pianificate diverse strutture di Park&Ride (Capoterra, Decimo, Monserrato, Quartu Sant'Elena) supportate da nuove linee di trasporto pubblico collettivo.

In virtù di quanto sopra, la proposta dell'Amministrazione è quella di implementare il servizio pubblico per accedere allo stadio piuttosto che realizzare nuovi parcheggi seppur pianificati. Si evidenzia comunque la possibilità di utilizzare le aree a parcheggio P7 e P8 durante il match day, la cui necessità non è legata agli esiti dello studio trasportistico, ma a ragioni urbanistiche.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti revisionati:

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-019 - 005 – quadro progettuale;
- 3053 D CMR X ARQ RE 008 -004 – relazione trasportistica e parcheggi;
- 3053-D-CMR-X-ARQ-PL-115-00 – planimetria generale di progetto Aree P7 e P8;

2. *l'analisi delle alternative dovrà essere accompagnata dall'Analisi Costi – Benefici (A.C.B.), che dovrà essere svolta seguendo la metodologia dei flussi di casa periodici ai fini del calcolo del valore attuale netto e del tasso di rendimento interno, sia in sede di analisi di sostenibilità finanziaria (V.A.N.F.-T.I.R.F.) che economico sociale (V.A.N.E.-T.I.R.E.). Costituiscono validi riferimenti l'allegato III del regolamento (UE) n. 1303/2013 oltre che la "Guida all'analisi costi-benefici dei progetti d'investimento _ Strumento di valutazione economica per la politica di coesione 2014÷2020". L'analisi economico sociale dovrà mettere in evidenza la soluzione più vantaggiosa tra le ipotesi alternative, attraverso la stima dei costi e dei benefici connessi ai diversi impatti sull'ambiente, con particolare attenzione alle emissioni in atmosfera, all'impatto acustico e al ciclo delle acque;*

Si è proceduto alla predisposizione del documento "Analisi Costi – Benefici (A.C.B.)" secondo quanto richiesto.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti integrativi

- 3053-D-CAG-X-GEN-RE-003-00 –Analisi costi benefici;

3. *per quanto concerne il dimensionamento del sistema della sosta si osserva che:*

- 3.1 *il parcheggio Cuore soddisfa una quota dei parcheggi a standard in assenza di match day (n.d. r., posti auto totali richiesti pari a 1854 su una superficie di 37.067 m, di questi 2 solo 16.202 m2 sono localizzati nelle pertinenze della "unità minima funzionale". Ci si chiede come debba essere*

inquadrata in questo contesto la realizzazione del nuovo palazzetto dello sport in tale area, di cui si è detto in precedenza;

Come già indicato al punto 1.2, all'avvio del procedimento ambientale a supporto del Progetto di rigenerazione urbana di Sant'Elia non risulta avviato alcun procedimento per la realizzazione del nuovo palazzetto dello Sport insistente nell'area del parcheggio Cuore pertanto tale area viene considerata ed analizzata quale parcheggio a servizio dello Stadio. In riferimento a ciò, sono stati prodotti i documenti progettuali di adeguamento dello stesso parcheggio cuore che si allegano alla presente.

Come già indicato, la previsione futura di un progetto del palazzetto dello sport sarà oggetto di un procedimento dedicato, nell'ambito del progetto si procederà a considerare i parcheggi sottratti al fine di riallocarli in altra sede insieme a quelli necessari allo stesso palazzetto.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti integrativi

- 3053-D- CMR-X-ARQ-PL-118-00– Schema impianto scarico acque meteoriche parcheggio “Cuore”

3.2 tra i cosiddetti parcheggi “a destinazione” (pertinenziali), in caso di match day, sono stati elencati tutti quelli della zona Fiera-Coni, che sembrano essere stati contabilizzati integralmente, senza considerare quindi la concomitanza di eventi in queste aree (previsione decisamente ottimistica).

In riferimento all'osservazione di cui sopra, si evidenzia che la nuova proposta progettuale dei parcheggi P7 e P8 prevede circa n. 550 di posti auto in aggiunta a quelli “a destinazione” (pertinenziali) della zona Fiera – Coni, oltretutto a quelli del parcheggio Cuore; ciò al fine di poter gestire più eventi in concomitanza. Ciò in riferimento al fatto che i parcheggi censiti, individuati prevalentemente lungo gli assi litoranei, Lungomare Poetto nell'ambito orientale, e asse La Playa-Roma-Colombo nell'ambito occidentale sono ad uso promiscuo con altre funzioni e che pertanto solo una quota degli stessi può essere considerata a disposizione dei tifosi. Tra i parcheggi censiti sono stati considerati, quelli esistenti, quelli pianificati e quelli attualmente chiusi per problematiche di ristrutturazione ma per i quali è prevista la riapertura nel breve termine (es. parcheggio di via Caprera, parcheggio di via Nazario Sauro, Scala di Ferro, etc.). Inoltre, come già evidenziato in precedenza, l'intento dell'Amministrazione comunale è quello di intensificare e migliorare il trasporto pubblico, permettendo così agli stessi di poter usufruire i parcheggi satellite ai margini della città.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti revisionati:

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-019 - 005 – quadro progettuale;
- 3053 D CMR X ARQ RE 008 -004 – relazione trasportistica e parcheggi;

3.3 infine, pur condividendo in via teorica l'approccio utilizzato in merito all'incentivo della mobilità sostenibile e al metodo proposto per la gestione della sosta attraverso parcheggi diffusi in aree periferiche serviti da collegamenti di bus-navetta per lo stadio (park&ride), si osserva che tale ipotesi mostra tre ordini di limiti:

3.3.1 sono stati contabilizzati parcheggi che, allo stato attuale, risultano non fruibili da tempo (n.d.r., silos di Via Caprera) o non ancora realizzati (n.d.r., Scala di Ferro, San Paolo), o ancora aventi destinazione vincolata all'utenza (n.d.r., parcheggio nuovo campus universitario in Viale La Playa). Si richiede pertanto di effettuare una analisi per scenari distinta, esaminando uno scenario “prudenziale”, in cui si contabilizzino le aree di sosta effettivamente attualmente disponibili, e uno scenario “tendenziale”, in cui possono essere contabilizzate le aree di sosta che si renderanno disponibili in un orizzonte temporale di medio/lungo periodo;

3.3.2 è stato ipotizzato un grado di occupazione delle aree parcheggio in città che prescinde dall'orario del match day e dalla stagione. Si ritiene che tale ipotesi vada rivista distinguendo il match day disputato al pomeriggio, da quello serale, e in particolare del sabato sera (parcheggi fronte

porto/centro città quasi saturi già in condizioni ordinarie). Per il match day pomeridiano va fatta un'analisi funzione della stagione balneare (n.d. r., che a Cagliari va da aprile a ottobre, talvolta novembre, inoltrato).

Al fine di ottenere dati significativi si evidenzia che i rilievi di traffico sono stati effettuati nelle condizioni più gravose, ovvero nella giornata di un sabato tipo del periodo autunno-inverno-primavera con campionato di calcio attivo. Ciò in funzione del fatto che il sabato rappresenta quella che, per frequenza di accadimento di una partita di calcio (maggiore di altre giornate feriali) e sovrapposizione con i flussi di traffico che insistono sulla rete (flussi nell'area centrale cittadina), si ritiene la giornata più gravosa anche rispetto alla domenica (minori flussi in centro città) o di altri giorni infrasettimanali (calendarizzazione delle partite meno frequenti) e del periodo estivo. In particolare, è stato effettuato un monitoraggio dei flussi di mobilità, che sono stati assunti come base di riferimento per la calibrazione del modello di traffico, in due giorni in cui si sono svolte due incontri di cartello: la partita Cagliari – Milan (sabato 19 marzo 2022, ore 20:45) e la partita Cagliari – Juventus (sabato 9 aprile 2022, ore 20:45). L'analisi di queste giornate tipo ha consentito di calcolare il fabbisogno di sosta nello scenario di apertura del nuovo stadio nella configurazione massima pari a 30.000 spettatori. Considerando che la ripartizione modale dipende dalla provenienza degli spettatori, la quale varia a seconda della tipologia di partita, sono stati analizzati i dati non solo delle partite di cartello sopra menzionate ma anche una partita di livello medio come Cagliari-Sassuolo, dove è prevalente la provenienza locale (solo il 39% proviene dall'esterno della città Metropolitana). Di questi scenari è stato scelto quello più gravoso in termini di utilizzo dell'auto, ovvero quello con la percentuale più elevata di provenienze da fuori della Città Metropolitana nel quale la ripartizione modale è stata assunta pari al 90% in favore dell'auto. In tale scenario di punta il fabbisogno di sosta varia dai 6.700 ai 7.100 posti auto, rispettivamente per la partita Cagliari-Milan e Cagliari-Juventus. Gli esiti del modello del traffico, in virtù di quanto sopra, hanno evidenziato la sostenibilità del progetto dal punto di vista dei parcheggi anche in condizione di match day.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti revisionati:

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-019 - 005 – quadro progettuale;
- 3053 D CMR X ARQ RE 008 -004 – relazione trasportistica e parcheggi;

3.3.3 non sono stati tenuti in debita considerazione tutti gli interventi in corso nel centro città finalizzati a limitare la sosta lungo strada anche in tali aree (n.d.r., Via Roma, Viale Trieste) e alla conseguente necessità di reperire posti auto per i residenti dei quartieri di Marina/Stampace all'interno dei parcheggi in struttura esistenti. Si segnala infine che i parcheggi fronte porto potrebbero andare incontro a un drastico ridimensionamento se dovesse concretizzarsi quanto previsto nel progetto proposto dalla Società Marina di Porto Rotondo, denominato "Riqualificazione del molo Sanità con la realizzazione di una struttura turistico ricettiva ed il rinnovo delle strutture per la nautica da diporto tra il "attualmente molo Sanità e il molo Sant'Agostino del porto di Cagliari in fase di verifica di assoggettabilità alla V.I.A. di competenza statale, di cui codesta Amministrazione comunale è stata informata, sia dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (nota prot. n. 198130 del 04.12.2023, acquisita al prot. D.G.A. n. 36331 di pari data), che da questa Direzione Generale con nota prot. n. 36716 del 07.12.2023;

3.4 Si richiede pertanto di rivedere le analisi effettuate, tenendo conto delle sopra elencate osservazioni;

L'aggiornamento dello studio del traffico è stato aggiornato secondo quanto sopra.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti revisionati:

- 3053 D CMR X ARQ RE 008 -004 – relazione trasportistica e parcheggi;

4. in relazione al sistema di gestione delle acque di prima e seconda pioggia nell'area di intervento ("unità minima funzionale", P1, P7, P8), si richiede:

4.1 per le opere esistenti (P1 – Parcheggio Cuore) un'analisi delle modalità con cui avviene attualmente la gestione delle acque di prima pioggia e la elaborazione di una proposta atta ad adeguare il sistema esistente, se del caso, alla Disciplina Regionale sugli Scarichi di cui alla Deliberazione di G.R. n. 69/25 del 2008;

in relazione a quanto richiesto in allegato alla presente ci sarà la proposta progettuale di adeguamento di sistema di raccolta e smaltimento esistente nella seguente modalità:

- 1) intercettazione delle acque di prima pioggia in prossimità dell'Attuale punto di scarico (collettore E in dismissione) mediante sistema di disoleazione. Le acque trattate e le acque di prima pioggia saranno collettate verso il collettore A (lo stesso in cui vengono collettate le acque provenienti dallo stadio);
- 2) per i parcheggi P7 e P8 sotto le aree stalli è prevista l'installazione di tubazione drenante con raccolta e convogliamento verso sistema di disoleazione prima dello scarico nella rete fognaria esistente.

4.2 per le aree di sosta, previste all'interno della "unità minima funzionale", valutare, come richiesto dal Servizio tutela del paesaggio Sardegna meridionale, nel parere di competenza, l'adozione di una pavimentazione drenante anche per le stesse aree. Laddove ciò non sia fattibile, anche per esigenze legate ad aspetti relativi alla sicurezza, si chiede di voler descrivere con adeguati dettagli il sistema che si prevede di porre in opera per il trattamento delle acque di prima pioggia, coerentemente con quanto disposto dalla Disciplina Regionale sugli scarichi sopra citata. Per le acque di seconda pioggia e per quelle provenienti dalla copertura dello stadio in progetto si chiede di valutare la possibilità di un loro riutilizzo ai fini irrigui in conformità con quanto disposto dalla Disciplina sul riutilizzo delle acque reflue depurate di cui alla Delib.G.R. n. 75/15 del 2008. Si osserva a questo proposito che per quanto il progetto prevede la posa in opera di due vasche di prima pioggia nelle aree di diretta pertinenza dell'edificio stadio ("aree scolanti soggette ad inquinamento"), non risultano ulteriori informazioni presenti nella cartografia allegata, né sono state rilevate ulteriori informazioni sul loro dimensionamento. Inoltre, il recapito finale delle acque trattate nel Canale di San Bartolomeo (come avviene attualmente) appare in contrasto con il dichiarato intento di massimo riutilizzo della risorsa idrica recuperata;

In relazione a quanto sopra, si è proceduto per i parcheggi P1, P7 e P8 a predisporre i relativi progetti di adeguamento, la cui descrizione è presente nel quadro progettuale dell'aggiornamento dello studio di impatto ambientale.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti revisionati:

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-019 - 005 – quadro progettuale;
- 3053-D-CMR-X-ARQ-PL-115-00 – planimetria generale di progetto Aree P7 e P8;
- 3053-D-CMR-X-ARQ-PL-116-00 – Sezioni generali e di dettaglio Aree P7 e P8;
- 3053-D-CMR-X-ARQ-PL-117-00 – Schema impianto scarico acque meteoriche Aree P7 e P8

4.3 per i parcheggi delle aree P7 e P8, laddove se ne confermi la realizzazione, è necessario, oltre alla loro contabilizzazione negli elaborati tecnico – economici e nel cronoprogramma, precisare quanto segue. Nel premettere che occorre chiarire quali saranno le modalità di attivazione della sosta su tali aree, e nel precisare che l'adozione di una pavimentazione drenante e la posa in opera di elementi di arredo urbano, quali alberature e/o arbusti, rappresenta una misura di mitigazione degli impatti ma non una compensazione di quelli residui non mitigabili, legati alla realizzazione del complesso delle opere previste, è indispensabile che il Proponente chiarisca le caratteristiche del pacchetto drenante da porre in opera al fine di evitare che eventuali sostanza inquinanti legate alla sosta dei veicoli, vengano veicolate nel sottosuolo;

In relazione a quanto sopra, si è proceduto per i parcheggi P1, P7 e P8 a predisporre i relativi progetti di adeguamento, la cui descrizione è presente nel quadro progettuale dell'aggiornamento dello studio di impatto ambientale.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti revisionati:

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-019 - 005 – quadro progettuale;
- 3053-D-CMR-X-ARQ-PL-115-00 – planimetria generale di progetto Aree P7 e P8;
- 3053-D-CMR-X-ARQ-PL-116-00 – Sezioni generali e di dettaglio Aree P7 e P8;
- 3053-D-CMR-X-ARQ-PL-117-00 – Schema impianto scarico acque meteoriche Aree P7 e P8

5. *predisporre un dettagliato progetto di cantierizzazione dove siano distinte le seguenti macrofasi (demolizione vecchio Sant'Elia, realizzazione delle opere all'interno della "unità minima funzionale", realizzazione delle opere in P7 e P8 e, eventualmente, in P1). Ferma restando la necessità dei dovuti approfondimenti in merito a quanto rilevato nelle indagini effettuate nel 2021, per quanto concerne il superamento per alcuni parametri, sia nel suolo che nella falda, delle C.S.C. di cui alla Tabella 1, colonna A dell'Allegato 5 alla Parte Quarta del D.Lgs. 152/2006, per cui si rinvia alle osservazioni espresse dal dall'A.R.P.A.S. – Dipartimento di Cagliari e del Medio Campidano (nota prot. 57 del 15.12.2023 – Registro di emergenza, acquisita al prot. D.G.A. n. 37761 di pari data) e dalla Città Metropolitana di Cagliari (nota prot. n. 41811 del 19.12.2023, acquisita al prot. D.G.A. n. 38144 di pari data), nei pareri di competenza, il progetto di cantierizzazione dovrà essere elaborato sulla base di una profonda revisione dei dati e delle informazioni contenute, oltre che nello S.I.A., anche nei documenti denominati 3053-D-AMB-0-IDR-RE-004-02 (Piano di gestione delle terre e rocce da scavo), 3053-D-AMB-x-IDR-RE-001-02 (Valutazioni in merito agli esiti della mappatura dei manufatti contenenti amianto), che oltre a tenere in debita considerazione tali pareri, abbia riguardo delle seguenti problematiche rilevate nei documenti già esaminati:*

12

In ottemperanza a quanto sopra si è proceduto alla predisposizione di un piano di cantierizzazione con la distinzione delle macrofasi richieste; a seguito di ciò sono stati aggiornate anche le relazioni specialistiche 3053-D-AMB-0-IDR-RE-004-02B e 3053-D-ALC-X-DEM-RE-009 -02B. Un estratto delle informazioni contenute in questi documenti è riportato anche nel quadro progettuale dell'aggiornamento dello studio di impatto ambientale.

Documenti revisionati:

- 3053-D-ALC-0-DEM-PL-017-001– Fasizzazione cantiere con flussi movimentazione terre e materie prime seconde
- 3053-D-AMB-X-ARQ-RE-004-003– Piano di utilizzo terre e rocce da scavo
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-019 - 005 – quadro progettuale;
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-020 - 005 – quadro ambientale e stima degli impatti;

- 5.1 *le ipotesi di riutilizzo in cantiere dei materiali da demolizione prospettate parrebbero ottimistiche (n.d.r., non sono state effettuate adeguate indagini preliminari come rilevato dal Dipartimento di Cagliari e Medio Campidano dell'A.R.P.A.S. nel parere di competenza). Si ritiene che la valutazione degli impatti in fase di cantiere debba essere estesa al worst case, ovvero debba prevedere anche l'analisi dello scenario caratterizzato dall'impossibilità di riutilizzo in sito dei materiali demoliti, con necessario ricorso ad alternative di approvvigionamento per i rinterri e di smaltimento/riciclo dei volumi in eccedenza. Inoltre, non risulta essere stata effettuata una stima quali-quantitativa dei rifiuti, presenti all'interno del vecchio stadio, da rimuovere e avviare a smaltimento preliminarmente alla demolizione dell'edificio, né dei materiali derivanti dalla dismissione dello stadio provvisorio;*

In virtù di quanto sopra, si evidenzia che le indagini condotte sui materiali costituenti lo stadio sono preliminari e permettono una prima valutazione sulla possibilità di riutilizzo dei rifiuti da demolizione come materie prime seconde mediante trattamento in sito con impianto di trattamento di rifiuti non pericolosi autorizzato (campagna mobile). Nell'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale – Quadro progettuale sono descritte le modalità di caratterizzazione dei rifiuti in ingresso all'impianto (sia come analisi qualitative che quantitative), oltreché quelle delle MPS in uscita dallo stesso (test di cessione ai sensi del DM 05/02/98, ovvero DM 186/2006). Resta inteso che nel caso i materiali in uscita non dovessero essere conformi alle CSC previste dal test di cessione, gli stessi saranno gestiti nell'ambito della normativa dei rifiuti. Considerando

l'improbabilità che tutti i rifiuti provenienti dalle demolizioni non soddisfino i requisiti previsti per il trattamento per impianto mobile, si è proceduto ad analizzare lo scenario richiesto individuando gli impianti/discardie idonei al conferimento di detti rifiuti, i percorsi ed il numero di viaggi previsti al fine di quantificare gli impatti sulle differenti matrici.

Documenti revisionati:

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-019 - 005 – quadro progettuale;
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-020 - 005 – quadro ambientale e stima degli impatti;

5.2 per quanto riguarda l'ipotesi di utilizzare un impianto mobile, per il recupero dei materiali da demolizione, è fondamentale approfondire la potenzialità dello stesso impianto e la durata di tale fase lavorativa all'interno del cronoprogramma, al fine di stabilire se lo stesso impianto sia ascrivibile al punto 7, lettera zb) dell'Allegato IV al D.Lgs. 152/2006 ("Impianti di smaltimento e recupero di rifiuti non pericolosi, con capacità complessiva superiore a 10 t/giorno, mediante operazioni di cui all'Allegato C, lettere da R1 a R9, della parte quarta del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, ad esclusione degli impianti mobili volti al recupero di rifiuti non pericolosi provenienti dalle operazioni di costruzione e demolizione, qualora la campagna di attività abbia una durata inferiore a novanta giorni, e degli altri impianti mobili di trattamento dei rifiuti non pericolosi, qualora la campagna di attività abbia una durata inferiore a trenta giorni. Le eventuali successive campagne di attività sul medesimo sito sono sottoposte alla procedura di verifica di assoggettabilità a VIA qualora le quantità siano superiori a 1.000 metri cubi al giorno), tenuto altresì conto dell'eventuale dimezzamento delle soglie dimensionali giorno" di cui al D.M. 52/2015, dovuto alla sussistenza nell'area di intervento di un vincolo paesaggistico, ex art. 136 del vigente D.Lgs. 42/2004. Si precisa che laddove tale circostanza fosse verificata gli Allegati A3 e A4 andranno opportunamente revisionati;

In riferimento a quanto richiesto, si è proceduto ad aggiornare il quadro progettuale con le modalità di recupero dei rifiuti prodotti dalle attività di demolizione dello stadio mediante campagna mobile. In virtù di ciò si è proceduto a descrivere l'impianto che verrà messo in loco sia in termine di caratteristiche che di produttività giornaliera, dato necessario per il calcolo della durata della stessa campagna. Inoltre, sulla base del volume dello stadio è stato applicato il coefficiente per definire dal dato vuoto per pieno, l'effettivo volume di rifiuti che verranno prodotti e saranno oggetto di trattamento per la produzione di materie prime seconde. Sulla base delle analisi oggi disponibili, effettuate su n. 4 campioni prelevati dalle tribune dello stadio, è emerso che tutti i campioni sottoposti a test di cessione ai sensi del DM 05/02/98 sono risultati conformi. Sulla base delle considerazioni sopra riportate, considerando che la campagna avrà una durata superiore ai 90gg si è proceduto ad inserire tutta la documentazione necessaria alla Verifica di VIA anche per questa attività; ciò anche in virtù dell'eventuale dimezzamento delle soglie dimensionali giorno" di cui al D.M. 52/2015, dovuto alla sussistenza nell'area di intervento di un vincolo paesaggistico, ex art. 136 del vigente D.Lgs. 42/2004. Sono pertanto stati aggiornati gli Allegati A3 e A4 considerando anche questa attività.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti revisionati:

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-019 - 005 – quadro progettuale;
- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-020 - 005 – quadro ambientale e stima degli impatti;

5.3 per quanto riguarda il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, si osserva che il bilancio è limitato ai volumi di terre e rocce di scavo che verranno movimentati per la costruzione delle opere di fondazione e relative infrastrutture dell'edificio stadio, e non al complesso di interventi da realizzare per rendere l'opera funzionale, quali, ad esempio, gli interventi sulle aree P7 e P8. Si richiede pertanto, una revisione del documento che sia comprensiva di tutte le opere oggetto di valutazione;

In riferimento a quanto sopra, si è proceduto a revisionare il Piano di Utilizzo sulla base del bilancio totale dei volumi di terre e rocce da scavo prodotti sia dalla realizzazione delle opere fondazionali e relative infrastrutture

dell'edificio stadio, sia a quelle del complesso di interventi per l'adeguamento delle aree a parcheggi P7 e P8. L'eccedenza delle terre e rocce da scavo non riutilizzabili nell'ambito del progetto sarà conferita presso impianti/discardie autorizzati.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti revisionati:

- 3053-D-AMB-X-ARQ-RE-004-003– Piano di utilizzo terre e rocce da scavo

B. ASPETTI AMBIENTALI

In relazione agli aspetti di natura ambientale:

1. *in relazione alle componenti suolo e sottosuolo e acque sotterranee e alla caratterizzazione ambientale effettuata, si rinvia integralmente alle articolate osservazioni del Dipartimento di Cagliari e Medio Campidano dell'A.R.P.A.S. al fine di procedere a una radicale revisione del quadro ambientale di riferimento. In relazione all'analisi dei potenziali impatti, per quanto riguarda la fase di cantiere, si chiede di voler chiarire le modalità di gestione della falda idrica superficiale durante tale fase, e la eventuale necessità di procedere con aggottamenti. Inoltre, considerata la presenza di una falda profonda in pressione, si chiede di voler descrivere le modalità di intervento qualora venisse intercettata durante la realizzazione delle fondazioni su pali;*

In riferimento a quanto sopra, si è proceduto ad aggiornare il quadro ambientale in relazione alle componenti suolo, sottosuolo ed acque sotterranee in conformità con le osservazioni contenute nel parere del Dipartimento di Cagliari e Medio Campidano dell'A.R.P.A.S. inserendo anche i dati sito specifici ottenuti dalle indagini condotte in loco. Per quanto concerne gli impatti di cantiere considerando il dato di soggiacenza della falda idrica superficiale che risulta essere pressoché a piano campagna, si è proceduto aggiornando il quadro progettuale descrivendo le modalità di gestione dell'interferenza; nello specifico si prevede la realizzazione di trincee drenanti superficiali con pompe di aggottamento per la raccolta delle acque che verranno convogliate nello stesso recettore dove saranno recapitate le acque di prima e seconda pioggia della fase di esercizio. Allo stato attuale, l'intervento non interferisce con la falda profonda in pressione, pertanto non sono previsti sistemi di gestione della stessa; si evidenzia che, sulla base degli esiti delle indagini geologiche/geotecniche si procederà alla realizzazione di pali battuti.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti revisionati:

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-019 - 005 – quadro progettuale;
 - 3053-D-AMB-X-GEN-RE-020 - 005 – quadro ambientale e stima degli impatti;
2. *in relazione alla componente acque superficiali e alle pressioni sul comparto idrico derivanti dai fabbisogni irrigui in fase di esercizio, oltre a richiedere una revisione delle analisi effettuate, che non si limiti alle sole opere previste all'interno della "unità minima funzionale", ma anche di P7 e P8 e, se del caso, di P1, si ritiene inoltre necessario che:*
 - 2.1 *venga rivista l'analisi anche in funzione di quanto richiesto per gli aspetti progettuali sul trattamento e riutilizzo delle acque di prima/seconda pioggia;*

In riferimento a quanto sopra, si è proceduto ad aggiornare lo Studio dell'Invarianza idraulica ampliandolo anche ai parcheggi P7, P8 e P1 (parcheggio Cuore) al fine del calcolo totale dei volumi di acque di prima e seconda pioggia ricadenti su dette aree che dovranno essere trattate (acque di prima pioggia), stoccate in apposite vasche e conferite presso i recettori finali. Considerando le superfici di queste strutture ed i dati delle piogge, per poter procedere al riutilizzo delle acque per fini del loro riutilizzo sarebbe necessario procedere al dimensionamento di vasche di volume notevole per lo stoccaggio dei fabbisogni, tenendo comunque conto che le stesse non sarebbero sufficienti a coprire le necessità dell'intero anno e che pertanto dovrebbero essere integrate con le acque provenienti dall'acquedotto. In virtù di quanto sopra si è preferito non procedere al

riutilizzo delle acque di prima e seconda pioggia, ma approvvigionarsi con le acque dell'acquedotto per i fabbisogni

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti integrativi

- 3053-D-AMB-X-IDR-RE-005-003– Studio dell'invarianza idraulica;

2.2 si esamini il worst case in relazione al fatto che la asserita ipotesi di voler utilizzare la rete di distribuzione delle acque depurate dell'impianto di Is Arenas in favore dei principali parchi urbani della città, è allo stato attuale non realistica, in ragione del fatto che lo stesso impianto di depurazione non è dotato della sezione di affinamento necessaria a rendere le acque reflue depurate idonee al riutilizzo ai sensi della normativa vigente. Inoltre l'ipotesi effettuata prescinde da quanto a suo tempo dichiarato dalla stessa Proponente nell'ambito della procedura di V.I.A., conclusasi con Deliberazione di G.R. n. 50/17 del 20.9.2016, poi prorogata con Deliberazione n. 12/43 del 07.04.2022, relativa al progetto della rete di distribuzione in questione, denominato "Rete di distribuzione delle acque depurate provenienti dall'impianto di depurazione di Is Arenas verso le aree a verde pubblico del Comune di Cagliari". Infine non è stata effettuata una analisi circostanziata relativa alla effettiva idoneità delle acque potenzialmente derivabili da tale rete, per l'utilizzo previsto, in particolare per quanto concerne l'irrigazione del cotico erboso del campo da calcio;

In riferimento a quanto sopra, si evidenzia che dalle analisi effettuate e considerato gli usi previsti delle acque, compreso quello di irrigazione del cotico erboso del campo di calcio, si esclude di prelevare acqua provenienti dall'Impianto di depurazione di IS Arena, anche in virtù della necessità di realizzare opere onerose di collegamento tra le due opere. Ad oggi comunque non risulta essere stato realizzato il progetto inerente la "Rete di distribuzione delle acque depurate provenienti dall'impianto di depurazione di Is Arenas verso le aree a verde pubblico del Comune di Cagliari".

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti integrativi

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-019 - 005 – quadro progettuale;

3. *per quanto concerne lo studio trasportistico, che costituisce la cornice di riferimento per la valutazione degli impatti sulla qualità dell'aria e acustici nella fase di esercizio dell'opera, ferme restando le considerazioni già esposte, in relazione al dimensionamento delle aree di sosta e all'analisi per scenari che si rende necessaria, si richiede:*
 - 3.1 *di estendere l'analisi del livello di congestione (n.d.r., e quindi i relativi flussogrammi) a un'area più ampia che ricomprenda anche la direttrice Viale Colombo – Via Roma (sino ad arrivare almeno a Piazza Matteotti) e Viale Poetto (sino a Marina Piccola);*
 - 3.2 *di voler chiarire se i flussogrammi prodotti siano stati elaborati modellizzando il sistema di offerta attuale o quello previsto in futuro, con l'intervento sul Viale Salvatore Ferrara e il conseguente declassamento;*
 - 3.3 *che la cartografia riportante gli esiti delle simulazioni modellistiche, nonché l'analisi del sistema della sosta ipotizzato, venga prodotta a una scala idonea (n.d.r., elaborati perlomeno di formato A3/A2) e con una resa grafica adeguata, utilizzando come sfondo una ortofoto recente ad alta risoluzione;*

L'aggiornamento dello studio del traffico è stato aggiornato secondo quanto sopra.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti revisionati:

- 3053 D CMR X ARQ RE 008 -004 – relazione trasportistica e parcheggi;

3.4 di voler specificare quale sarà il soggetto che si accollerà l'onere di fornire e/o gestire il servizio di bus navetta durante il match day, già ipotizzato e dimensionato, e di inserire anche tale costo nel quadro economico di progetto/analisi costi – benefici;

Si è proceduto alla predisposizione del documento “Analisi Costi – Benefici (A.C.B.)” secondo quanto richiesto.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti integrativi

- 3053-D-CAG-X-GEN-RE-003-00 –Analisi costi benefici;

4. *per quanto concerne lo Studio per la Valutazione previsionale di impatto acustico ai sensi della L. 447/95, e s.m.i., si richiede una radicale revisione del documento coerentemente con le Linee Guida regionali in materia di cui alla Deliberazione di G.R. n. 62/9 del 2008, che prevede esplicitamente, tra le altre cose, l'analisi della fase di cantiere. Si chiede inoltre di tenere in debita considerazione quanto rilevato a proposito degli aspetti programmatici in relazione al Piano di Classificazione Acustica (P.C.A.) Per quanto concerne la fase di esercizio si ritiene inoltre necessario:*
 - 4.1 *eliminare le discrepanze che sono state rilevate tra lo Studio di impatto trasportistico e i dati di traffico presi come riferimento per la valutazione di impatto acustico;*
 - 4.2 *voler fornire adeguate argomentazioni, per quanto concerne la simulazione del match day, sulla rappresentatività dei rilievi effettuati tramite misure fonometriche, che hanno riguardato esclusivamente gli ultimi 20 minuti di un evento che ne dura perlomeno 90;*
 - 4.3 *voler effettuare adeguate considerazioni sull'impatto acustico derivante da eventi quali concerti, considerato che si dichiara che lo stadio potrà ospitare eventi di tale natura;*
 - 4.4 *voler chiarire le seguenti perplessità in relazione al rispetto del criterio limite differenziale. Le verifiche sembrano essere state effettuate senza il contributo derivante dal traffico stradale in uscita dallo stadio dal momento che si afferma che <<nel calcolo del criterio differenziale non è stato considerato il contributo dato dalle sorgenti sonore mobili>>; inoltre non sembra essere stato sommato il contributo dovuto alla pratica sportiva con quello dovuto alle sorgenti sonore previste all'interno (n.d.r., climatizzazione, etc.), che potrebbe aggravare notevolmente la situazione per il recettore albergo ubicato all'interno dello stesso complesso edilizio;*

In riferimento a quanto sopra, si è proceduto all'aggiornamento dello Studio per la Valutazione previsionale di impatto acustico ai sensi della L. 447/95, e s.m.i., in coerenza con le Linee Guida regionali in materia di cui alla Deliberazione di G.R. n. 62/9 del 2008 comprensivo della fase di cantiere. Nello stesso si è proceduto:

- ad eliminare le discrepanze con lo Studio di impatto trasportistico (per l'aggiornamento sono stati utilizzati questi ultimi dati);
- a fornire le argomentazioni sulla simulazione del match day, sulla rappresentatività dei rilievi effettuati tramite misure fonometriche inerenti agli ultimi 20 minuti di un evento;
- a fornire adeguate considerazioni sull'impatto acustico derivante da eventi quali concerti, considerato che si dichiara che lo stadio potrà ospitare eventi di tale natura;
- a fornire chiarimenti in merito al rispetto del criterio limite differenziale.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti aggiornati

- 3053-D-VIV-X-ACU-RE-002 -003 – Valutazione previsionale di impatto acustico e previsione di impatto acustico;

1. *per quanto riguarda la qualità dell'aria e le problematiche connesse all'inquinamento atmosferico:*
 - 1.1 *in relazione alla fase di cantiere, considerate le azioni progettuali previste e la notevole vicinanza di numerosi recettori, si richiede la elaborazione di uno studio previsionale delle emissioni di polvere che saranno generate durante le lavorazioni previste. Per la metodologia da applicare si rinvia a*

quanto suggerito dal Dipartimento di Cagliari e Medio Campidano dell'A.R.P.A.S., nel parere di competenza (n.d.r., "Linee Guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti", redatte dalla Provincia di Firenze di concerto con A.R.P.A. Toscana);

In riferimento al punto in oggetto, per la matrice aria e problematiche connesse all'inquinamento atmosferico si è proceduto alla redazione di uno studio previsionale delle emissioni di polvere generate dal cantiere mediante applicazione della metodologia suggerita dal Dipartimento di Cagliari e del Medio Campidano dell'A.R.P.A.S., nel parere di competenza, ovvero secondo le Linee Guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico e stoccaggio di materiali polverulenti, redatte dalla Provincia di Firenze di concerto con A.R.P.A. Toscana. Nello specifico le simulazioni sono state effettuate per i seguenti scenari:

- 1) scenario 1: demolizione del vecchio Stadio Sant'Elia;
- 2) scenario 2: frantumazione mediante impianto mobile autorizzato dei rifiuti prodotti dalle attività di demolizione per l'ottenimento di MPS (materie prime seconde);
- 3) scenario 3: attività di scavo e movimentazione terre per la realizzazione del nuovo stadio e per i parcheggi P7 e P8;
- 4) scenario 4: esercizio del nuovo stadio e demolizione dello stadio provvisorio;

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti integrativi

- 3053-D-AMB-X-AMB-RE-010-00– Studio diffusionale emissioni in atmosfera;

1.2 per la fase di esercizio, si richiede una rielaborazione delle analisi effettuate, tenuto conto delle osservazioni formulate per il dimensionamento del sistema della sosta, e della implementazione di nuovi scenari di riferimento da esse derivanti;

Lo studio diffusionale di cui al punto precedente è stato completato con lo scenario di esercizio, definito in funzione di una condizione "normale" di utilizzo dello stadio e di quella del match day. Lo studio diffusionale è stato implementato in conformità sia con lo studio del traffico integrato/aggiornato sia con i dati contenuti nello studio previsionale di impatto acustico.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti integrativi

- 3053-D-AMB-X-AMB-RE-010-00– Studio diffusionale emissioni in atmosfera;

2. per quanto riguarda il Progetto di Monitoraggio Ambientale (P.M.A.) si rinvia integralmente alle articolate osservazioni formulate dal Dipartimento di Cagliari e Medio – Campidano dell'A.R.P.A.S. nel parere di competenza;

Nell'ambito dell'aggiornamento dello studio ambientale è stato implementato anche il Piano di Monitoraggio Ambientale redatto sulla base degli esiti degli impatti che il progetto urbanistico determina sulle matrici ambientali di riferimento, quali atmosfera, rumore, vibrazioni, acque superficiali e sotterranee. Il Piano di Monitoraggio predisposto risulta essere conforme alle osservazioni contenute nel parere del Dipartimento di Cagliari e Medio – Campidano dell'A.R.P.A.S. e comprende la fase Ante Operam, Corso e Post Operam, considerando quest'ultimo a completamento di tutte le opere in progetto.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti integrativi

- 3053-D-AMB-X-GEN-RE-022-00– Piano di Monitoraggio Ambientale;

3. *in relazione alle opere di compensazione per gli impatti residui non mitigabili legati alla realizzazione ed esercizio dell'intervento, nel ribadire che quanto ipotizzato dalla Proponente negli elaborati esaminati, ovvero la realizzazione di due parcheggi (P7 e P8) dotati di pavimentazione drenante opportunamente rinverdita, e di elementi di arredo urbano consistenti nella piantumazione di essenze arboree e arbustive, non rappresenta una misura di compensazione, ma una mitigazione degli impatti di due opere (n.d.r. i parcheggi) che, da sole, per le loro caratteristiche dimensionali (P7= 419 posti auto, P8=752 posti auto), sono soggette al disposto normativo di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, si ritiene opportuno evidenziare quanto segue. Si ritiene che, nonostante la documentazione necessiti di numerosi chiarimenti e integrazioni, al fine di consentire una adeguata e corretta valutazione degli impatti, a livello qualitativo gli impatti residui non mitigabili legati alle opere siano relativi soprattutto alle problematiche connesse a inquinamento acustico e atmosferico dovuto al traffico stradale in concomitanza con gli eventi (siano questi match day o altri), in particolare per quanto concerne i quartieri limitrofi (San Bartolomeo e Sant'Elia). Tali fenomeni potrebbero ripercuotersi anche al contorno, soprattutto lungo le direttrici dove i modelli di simulazione del traffico elaborati hanno evidenziato la presenza di possibili fenomeni di congestione. Si precisa che il fatto che già nell'area di intervento esista uno stadio, o meglio due, uno dismesso e uno "provvisorio", non esula dalle sopra menzionate problematiche: lo stadio dismesso è infatti stato realizzato e ha assolto la sua funzione in un contesto socioeconomico, territoriale, urbanistico, infrastrutturale, completamente differente da quello attuale, mentre quello "provvisorio", realizzato di recente, ha una capienza che è circa la metà di quella della proposta progettuale oggetto di valutazione, ed è stato, tra le altre cose, realizzato su un'area originariamente adibita a parcheggio per lo stadio dismesso. Si ritiene quindi che i fenomeni di congestione e la sosta libera nei quartieri prossimi allo stadio comportino innegabilmente un detrimento della qualità della vita per gli abitanti, per cui se si dovesse confermare, la realizzazione nelle aree P7 e P8, dei parcheggi, per quanto dotati delle mitigazioni descritte e ad uso saltuario, è necessario individuare altre misure di compensazione da realizzare in altre aree disponibili, possibilmente nei quartieri maggiormente impattati dalla realizzazione dell'intervento. Si ritiene inoltre necessario, considerato che il parcheggio Cuore (P1) fa parte integrante degli standard dello stadio in progetto, che si intervenga sullo stesso adeguando il sistema di trattamento delle acque di prima pioggia, laddove non conforme, alla Disciplina regionale sugli scarichi.*

Per quanto concerne il parcheggio Cuore, nell'ambito dell'aggiornamento dello studio si è proceduto alla progettazione degli interventi di adeguamento del sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia, essendo ad oggi non conforme alla Disciplina Regionale sugli scarichi.

Di seguito l'elenco della documentazione aggiornata dove sono presenti le informazioni rispondenti alle osservazioni di questo punto:

Documenti integrativi

- 3053-D- CMR-X-ARQ-PL-118-00– Schema impianto scarico acque meteoriche parcheggio “Cuore”