



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

05-01-00 - Direzione Generale dell'Ambiente

Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza  
Energetica - Direzione Generale per le Valutazioni  
Ambientali  
Alla Commissione Tecnica VIA/VAS  
e p.c. Al Ministero della Cultura – Direzione Generale  
Archeologia, Belle Arti e Paesaggio - Servizio V

**Oggetto:** [ID: 10619] Procedura di V.I.A. ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 relativa al progetto denominato "Dragaggi Golfo di Olbia per portare i fondali del porto Isola Bianca e del porto Cocciani a -10,00 m e i fondali della canaletta a -11,00 m" in comune di Olbia. Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Autorità Competente: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (M.A.S.E.). Trasmissione osservazioni

In riferimento alla procedura di V.I.A. in oggetto, vista la nota del M.A.S.E. prot. n. 38444 del 28.02.2024 (prot. D.G.A. n. 7034 di pari data), vista anche la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con nota prot. n. 9966 del 10.04.2024 (prot. D.G.A. n. 11653 di pari data) e tenuto conto dei pareri acquisiti da Enti e Amministrazioni regionali, invitati a fornire il proprio contributo istruttorio con nota prot. D.G.A. n. 7310 del 01.03.2024, si rappresenta quanto segue.

La proposta progettuale è relativa alla realizzazione dei lavori di dragaggio dei fondali del canale di accesso (canaletta), delle aree di evoluzione e degli specchi d'acqua prospicienti le banchine operative del Porto di Olbia finalizzato al ripristino delle quote dei fondali previste dai vigenti Piani Regolatori Portuali che normano il Porto di Olbia.

L'area complessiva oggetto di dragaggio è stata suddivisa in 9 sub-aree. Le massime profondità di dragaggio previste dai PRP vigenti, e quindi anche dal progetto di dragaggio, sono -11,0 m sul l.m.m. per la canaletta e -10.0 m sul l.m.m. per le restanti sub-aree.

I materiali dragati sono stimati in 707.625 m<sup>3</sup>, di cui 570.251 m<sup>3</sup> di materiale sciolto e 137.374 m<sup>3</sup> di materiale compatto. Considerando i volumi aggiuntivi dovuti a "over-dredging" sono stati valutati quantitativi complessivi fino a 863.482 m<sup>3</sup>. I materiali sciolti possono essere a loro volta suddivisi, in base agli esiti delle analisi di caratterizzazione, nelle classi ambientali A e B (630.348,17 m<sup>3</sup>), C (49.355,3 m<sup>3</sup>) e D (15.233,12 m<sup>3</sup>), nell'ipotesi che i materiali compatti non siano contaminati.



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

Per i materiali di classe A e B è previsto il refluito a mare, per quelli di classe C il conferimento in casse di colmata non impermeabilizzate e per quelli di classe D il conferimento in casse di colmata impermeabilizzate.

Il sito di immersione individuato si trova al largo di Capo Figari a circa 14 miglia di navigazione dall'imboccatura del Golfo di Olbia, a profondità compresa tra 80 e 100 m rispetto al l.m.m., e potenzialmente in grado di accogliere fino a circa 600.000 m<sup>3</sup> di materiale dragato.

Nello specifico sono previsti i seguenti lavori:

- realizzazione vasche di colmata delimitate con cassoni cellulari in cls, sia per consentire l'ormeggio dei natanti, sia per consentire di ospitare all'interno dei cassoni stessi il materiale di dragaggio di classe D; in particolare è prevista la realizzazione di due vasche in zona ex Palmera (vasche a nord) e due nell'Isola Bianca (Vasche Attracchi 8 e 9) per una volumetria complessiva pari a 222.208 m<sup>3</sup> di cui 26.470 m<sup>3</sup> costituiti dalle celle impermeabili;
- realizzazione di tratti di raccordo in scogliera con la terraferma;
- prolungamento del molo 9 tramite completamento delle due vasche di colmata e realizzazione della sovrastruttura;
- paratia in micropali alla base della banchina esistente, in località Isola Bianca;
- interventi di dragaggio con moto-nave pontone tramite l'utilizzo di benne bivalve tradizionali (per i materiali di classe A, B, C) e benne ambientali (per i materiali di classe D).

Come misura di mitigazione è previsto l'utilizzo di panne antitorbidità ancorate al fondale mediante ancore o corpi morti in calcestruzzo. La durata dei lavori è stimata in 525 giorni.

Premesso quanto sopra si vuole innanzitutto evidenziare la presenza, nel golfo di Olbia, di numerosi impianti di molluschicoltura, rispetto ai quali i lavori di dragaggio potrebbero comportare impatti negativi significativi, con ripercussioni a livello socio-economico.

Tale problematica è stata riscontrata anche a seguito di interventi di dragaggio effettuati presso piccoli cantieri navali in località Cala Saccaia, sottoposti a procedura di Verifica Nazionale, in merito ai quali codesto Ministero ha richiesto delucidazioni (rif. nota prot. MASE n. 42343 del 05.03.2024): *«Atteso che in un recente parere rilasciato dal Comitato Tecnico Consultivo Regionale per la Pesca e l'Acquacoltura (CTCRPA) della Regione Sardegna è emersa una problematica relativa alla dedotta mancata efficacia*



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

*delle barriere di contenimento dell'intorbidamento legata a operazioni di escavo di progetti afferenti alla località di Cala Saccaia, si chiede di relazionare a questa Amministrazione in merito allo stato di attuazione dei progetti "Porto di Olbia Cala Saccaia" e "Progetto di modifica e variante in adeguamento tecnico della banchina per rimessaggio imbarcazioni in loc. Cala Saccaia - zona industriale di Olbia" e delle relative verifiche di ottemperanza ai sensi dell'art. 28 del D. Lgs. 152/2006 [...], anche ai fini dell'accertamento di eventuali inadempienze così come disposto dall'art 29 del D.Lgs. 152/2006».*

Si ritiene pertanto utile, preliminarmente all'avvio dei lavori di dragaggio, il raccordo con gli Enti competenti in materia di pesca e acquacoltura e con gli operatori del comparto ittico per la definizione di eventuali misure di mitigazione e/o monitoraggio aggiuntive (es: utilizzo di benne ambientali anche in prossimità degli impianti di allevamento) e del relativo cronoprogramma.

Per quanto riguarda gli interventi di immersione dei materiali dragati, l'area identificata ricade all'esterno dei confini dei siti afferenti alla Rete Natura 2000 e le attività previste non sono direttamente connesse o necessarie alla gestione dei siti stessi, ai fini della conservazione della natura. In particolare, i siti più prossimi all'area d'intervento sono: la ZPS Capo Figari, Cala Sabina, Punta Canigione e Isola Figarolo (ITB013018), la ZSC Capo Figari e Isola Figarolo (ITB010009), la ZPS/ZSC Arcipelago La Maddalena (ITB010008), e il Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena (EUAP018), la ZPS Isole del Nord - Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro (ITB013019), la ZSC Isole Tavolara, Molaro e Molarotto (ITB010010), la ZPS Da Tavolara a Capo Comino (ITB013050), l'Area Marina Protetta Tavolara - Punta Coda Cavallo (EUAP0952) e il santuario dei mammiferi PELAGOS.

Considerata la caratterizzazione di dettaglio dell'area individuata per l'immersione dei materiali dragati e il relativo piano di monitoraggio (*ante operam*, in corso e *post-operam*) delle aree di controllo indicate, si condividono le seguenti misure di mitigazione previste dal Proponente:

- collocamento di una struttura tubulare per la deposizione in profondità del materiale, al fine di limitare la dispersione delle frazioni più fini;
- individuazione di idonei periodi temporali e di sistemi di avvistamento e sospensione temporanea delle attività di dumping (sversamento) in caso di avvistamento di cetacei e altre.

In merito agli impatti con il traffico navale, come comunicato dal Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti con nota prot. n. 8856 del 25.03.2024, «*si ritiene*



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

*necessario che le attività previste nel progetto in esame consentano comunque l'accessibilità e la navigazione in sicurezza del canale di accesso, mantenendo il collegamento del Porto di Olbia con i porti continentali. Al fine di garantire la massima sicurezza, si evidenzia la necessità di valutare con attenzione le interferenze del traffico marittimo indotto dal progetto con le rotte delle navi in arrivo e in partenza dal porto di Olbia, e si concorda, come anche indicato negli elaborati progettuali, sull'esigenza di pianificare preliminarmente con le Autorità marittime competenti le modalità di impegno degli specchi acquei portuali».*

Per quanto attiene all'approvvigionamento di materie prime, posto che il progetto non esclude la necessità di acquisire materiali di cava, senza tuttavia specificare i siti di origine, si rimanda a quanto comunicato dal Servizio Attività Estrattive e Recupero Ambientale con nota prot. n. 13836 del 20.03.2024.

In merito alle interferenze con aree a pericolosità idraulica e/o da frana, il Servizio Difesa del suolo, Assetto Idrogeologico e Gestione del Rischio Alluvioni dell'Agenzia regionale del Distretto Idrografico della Sardegna ha rilevato che *«dalla sovrapposizione dell'intervento con i vincoli PAI si ricava che in corrispondenza delle vasche di colmata zona ex Palmera, l'intervento interferisce parzialmente con aree a pericolosità idraulica da inondazione costiera, individuate nell'ambito del Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA) redatto nel rispetto della direttiva 2007/60/CE, del D.Lgs. 49/2010 e degli indirizzi operativi predisposti dai Ministeri competenti, per la cui disciplina si rimanda all'amministrazione comunale ai sensi dell'art.41 delle NA del PAI. Inoltre, nella medesima località, l'intervento si sovrappone parzialmente con aree a pericolosità moderata da frana (Hg1) perimetrare nell'ambito dello Studio di compatibilità idraulica e geologica/geotecnica delle aree industriali gestite dal Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna (C.I.P.N.E.S.) relative all'agglomerato industriale di Olbia ai sensi dell'art. 8 comma 2 delle Norme di Attuazione del P.A.I., approvato con Delibera di Comitato Istituzionale n.14 del 31.03.2015, e dell'Aggiornamento dello studio di assetto idrogeologico (parte idraulica e parte frane) ai sensi dell'art. 8, comma 2, 2 bis e dell'art. 37, comma 3, lett. B) delle Norme di Attuazione (N.A.) del P.A.I. (Deliberazioni del Consiglio Comunale n. 18 dell'11.2.2022 e n. 94 del 27.9.2023) e contestuale aggiornamento del reticolo idrografico regionale ai sensi dell'art. 30ter, comma 6 della N.A. del P.A.I., relativo al territorio comunale, adottato in via preliminare con Deliberazione del Comitato Istituzionale n. 3 del 29.01.2024. Per tale classe di pericolosità la disciplina è demandata all'amministrazione comunale ai sensi dell'art. 34 delle NA del PAI, nel caso in cui tale disciplina contempa specifici adempimenti, la competenza per la valutazione dell'ammissibilità e, ove rilevi, della relativa compatibilità è in capo dell'amministrazione comunale di Olbia».*



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

In merito agli aspetti attinenti alla pianificazione urbanistica, si rimanda alla nota prot. n. 14582 del 18.03.2024 del Servizio pianificazione paesaggistica e urbanistica.

Si rileva infine che il Comune di Olbia ha recentemente presentato presso il Servizio V.I.A. di questo Assessorato l'istanza di P.A.U.R. relativa al progetto denominato *“Olbia e le sue acque – Opere di mitigazione del rischio idraulico e recupero del rapporto della città con i suoi fiumi”*, che prevede anche l'esecuzione di lavori di dragaggio dei tratti foci dei rii San Nicola, Zozò e Seligheddu e dei relativi specchi acquei antistanti. Nel caso della contemporaneità dei lavori si dovrà pertanto tener conto degli effetti cumulativi.

Si trasmettono infine le seguenti note, da considerarsi come parte sostanziale e integrante del presente parere:

- nota prot. n. 19392 del 13.03.2024 (prot. D.G.A. n. 8680 di pari data) del C.F.V.A. - Servizio Territoriale Ispettorato Ripartimentale di Tempio [nome file: DGA 8680 del 13.03.2024 - CFVA];
- nota prot. n. 3707 del 14.03.2024 (prot. D.G.A. n. 8782 di pari data) dell'Ente Acque della Sardegna [nome file: DGA 8782 del 14.03.2024 - ENAS];
- nota prot. n. 14582 del 18.03.2024 (prot. D.G.A. n. 9155 di pari data) della Direzione Generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia - Servizio pianificazione paesaggistica e urbanistica [nome file: DGA 9155 del 18.03.2024 - Pianificazione];
- nota prot. n. 13836 del 20.03.2024 (prot. D.G.A. n. 9377 di pari data) della Direzione Generale Industria - Servizio Attività Estrattive e Recupero Ambientale [nome file: DGA 9377 del 20.03.2024 - Industria];
- nota prot. n. 8856 del 25.03.2024 (prot. D.G.A. n. 9988 del 26.03.2024) della Direzione Generale dei Trasporti - Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti [nome file: DGA 9988 del 26.03.2024\_Trasporti];
- nota prot. n. 3660 del 11.04.2024 (prot. D.G.A. n. 11784 di pari data) della Direzione Generale Agenzia Regionale del Distretto Idrografico della Sardegna – Servizio Difesa del suolo, Assetto Idrogeologico e Gestione del Rischio Alluvioni [nome file: DGA 11784 del 11.04.2024 - ADIS];
- nota prot. n. 45235 del 22.04.2024 (prot. D.G.A. n. 12971 di pari data) del Comune di Olbia [nome file: DGA 12971 del 22.04.2024 - Comune di Olbia].



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

La Scrivente Direzione Generale si riserva di integrare la presente comunicazione con eventuali ulteriori contributi istruttori che dovessero pervenire successivamente, considerata anche la richiesta di differimento dei termini di cui alla nota prot. D.G.A. n. 12173 del 15.04.2024.

A disposizione per eventuali chiarimenti, l'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

**Il Direttore Generale**

Delfina Spiga

**Siglato da :**

PAOLO PISANO

ISABELLA MANCONI

VALENTINA GRIMALDI

FELICE MULLIRI



Firmato digitalmente da  
Delfina Spiga  
24/04/2024 17:10:21



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

PRESIDENTZIA

PRESIDENZA

01-10-00 - Direzione Generale del Corpo Forestale e di Vigilanza Ambientale  
01-10-34 - Servizio Territoriale Ispettorato Ripartimentale e del CFVA di Tempio

05-01-00 - Direzione Generale dell'Ambiente

**Oggetto:** [ID: 10619] Procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, e s.m.i., relativa al progetto denominato "Dragaggi Golfo di Olbia per portare i fondali del porto Isola Bianca e del porto Cocciani a -10,00 m e i fondali della canaletta a -11,00 m" in comune di Olbia (SS). Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Autorità Competente: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (M.A.S.E.).

Con riferimento alla pratica di procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) indicata in oggetto e alla richiesta di contributi istruttori trasmessa con nota prot. n 7310 del 01/03/2024 di codesta DG;

PRESO ATTO che i lavori in progetto riguardano il dragaggio del Golfo di Olbia (SS), per portare i fondali del Porto Isola Bianca e del Porto Cocciani a -10,00 m e i fondali della Canaletta a -11,00 m e come emerge dalla visione degli elaborati progettuali allegati alla pratica, non sono previste altre operazioni o lavori che interessino aree terrestri soggetta a vincoli di competenza di questo STIR;

Tutto sopra premesso, l'Ufficio scrivente dichiara la propria incompetenza ad esprimersi nel procedimento in oggetto.

La Direttrice del servizio  
(art. 30 c. IV L.R. 31/'98)  
Dott. Simonetta Brigaglia

**Siglato da :**

NADIA BRIGAGLIA



Firmato digitalmente da  
SIMONETTA BRIGAGLIA  
13/03/2024 15:47:12



DIREZIONE GENERALE



REGIONE AUTONOMA  
DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA  
DELLA SARDEGNA

> Regione Autonoma della Sardegna  
Assessorato della Difesa dell'Ambiente  
Direzione Generale dell'Ambiente  
difesa.ambiente@pec.regione.sardegna.it

Via Roma 80, 09123  
Cagliari

e, p.c. > Servizio Gestione Nord  
Sede

Oggetto: **[ID: 10619] Procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, e s.m.i., relativa al progetto denominato "Dragaggi Golfo di Olbia per portare i fondali del porto Isola Bianca e del porto Cocciani a -10,00 m e i fondali della canaletta a -11,00 m" in comune di Olbia (SS). Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Autorità Competente: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (M.A.S.E.).**  
(RAS AOO 05-01-00 Prot. Uscita n.7310 del 01/03/2024).

In riscontro alla nota in oggetto, registrata al protocollo Enas n°3116 del 01/03/2024, si comunica che l'intervento in oggetto non interferisce con opere del Sistema Idrico Multisetoriale Regionale gestito dall'Enas. Per quanto sopra nessun parere deve essere rilasciato da questo Ente.

Distinti saluti

**Il Direttore Generale**

Ing. Giuliano Patteri



Giuliano  
Patteri  
13.03.2024  
07:59:26  
GMT+01:00

pc/RC – Coord. Settore S/S.Serra – Dir. Servizio PC

**Sede legale:** Via Mameli, 88 -09123 Cagliari  
**Codice Fiscale e Partita IVA:** 00140940925  
**Codice iPA:** enas  
**Sito web:** www.enas.sardegna.it



**Sede operativa:** Via Mameli, 88 -09123 Cagliari  
**Telefono:** (+39) 070 60211  
**E-mail:** protocollo generale@enas.sardegna.it  
**PEC:** protocollo generale@pec.enas.sardegna.it

ALLEGATO\_4\_m\_amte.MASE.REGISTRO UFFICIALE.ENTRATA.0077464.24-



La presente copia e' conforme all'originale depositato  
presso gli archivi dell'Azienda

98-D0-02-68-C7-17-1B-21-BE-7F-34-62-1B-FF-8F-78-04-F8-36-04

PADES 1 di 1 del 13/03/2024 07:59:26

Soggetto: Giuliano Patteri

S.N. Certificato: 7CA9BCA4

Validità certificato dal 29/12/2023 07:29:52 al 29/12/2026 07:29:52

Rilasciato da ArubaPEC S.p.A.

---



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

**ASSESSORADU DE SOS ENTES LOCALES, FINÀNTZIAS E URBANÌSTICA  
ASSESSORATO DEGLI ENTI LOCALI, FINANZE E URBANISTICA**

Direzione generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia  
Servizio pianificazione paesaggistica e urbanistica

> REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA  
DIREZIONE GENERALE DELL'AMBIENTE  
PEC

E, p.c.: COMUNE DI OLBIA  
Settore Pianificazione e Gestione del Territorio  
PEC

“ CIPNES  
PEC: [protocollo@pec.cipnes.it](mailto:protocollo@pec.cipnes.it)

“ Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna  
PEC: [adsp@pec.adspmaredisardegna.it](mailto:adsp@pec.adspmaredisardegna.it)

“ REGIONE AUTONOMA SARDEGNA  
Servizio Tutela del Paesaggio  
Sardegna Settentrionale Nord-Est  
PEC

**Oggetto: [ID: 10619] Procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs n. 152/2006, relativa al progetto denominato “Dragaggi Golfo di Olbia per portare i fondali del porto Isola Bianca e del porto Cocciani a -10,00 m e i fondali della canaletta a -11,00 m” in comune di Olbia (SS). Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Autorità Competente: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (M.A.S.E.). Richiedente: Direzione Generale della difesa dell'Ambiente. Trasmissione PARERE.**

In riferimento alla nota n. 7310 del 01.03.2024, nostro protocollo n. 12008 del 05.03.2024, con la quale la Direzione generale in indirizzo chiede di esprimere il parere in merito all'intervento in oggetto, per quanto di competenza dello scrivente Servizio, si rappresenta quanto segue.

La proposta di intervento oggetto di VIA riguarda il dragaggio di alcuni fondali interni al porto di Olbia, al fine di garantire il pescaggio necessario per la sicurezza della navigazione, nelle aree denominate “Isola Bianca” (areali da A1 a A7), “Porto Cocciani” (areale A8) e “Canaletta” (areale A9). Il materiale dragato verrà riversato in mare per circa il 90% del suo volume, in un sito individuato a circa 14 miglia dalla costa e, per il restante 10%, verrà utilizzato per quattro vasche di colmata. Le prime due nel molo dell'Isola Bianca (circa 2% del volume totale, per circa 33.000 mc) e saranno funzionali alla realizzazione del prolungamento della banchina



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

**ASSESSORADU DE SOS ENTES LOCALES, FINÀNTZIAS E URBANÌSTICA  
ASSESSORATO DEGLI ENTI LOCALI, FINANZE E URBANISTICA**

Direzione generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia  
Servizio pianificazione paesaggistica e urbanistica

dell'attracco 9 (inglobando l'attuale molo 8) presente sul pontile Isola Bianca (superficie circa 5.200 mq), e realizzazione del nuovo dente di attracco alla radice del molo 8 (superficie circa 1.150 mq). Le seconde due nei pressi del pontile ex Palmera (circa 7% del volume, per circa 195.000 mc) e saranno utilizzate esclusivamente come vasche di colmata (superficie della prima colmata circa 4 ha, della seconda 1,5 ha).

In merito alla conformità urbanistica, si precisa che lo strumento urbanistico comunale vigente nel Comune di Olbia è il Programma di Fabbricazione (PdF) approvato, nella sua versione originaria, con deliberazione di C.C. 46 del 03.07.1975, Decreto Ass. Reg. n. 96/U del 02.04.1976 e pubblicato sul BURAS n. 14 del 22.04.1976, e successive varianti. Risultano, inoltre, operanti le misure di salvaguardia ex art. 12 del DPR n. 380/2001, previste dal PUC in adeguamento al PPR, adottato con deliberazione di C.C. n. 134 del 29.07.2020, che non ha ancora concluso il suo iter di approvazione.

Le aree interessate dai lavori nei pressi del pontile ex Palmera sono classificate, sia nel PdF vigente sia nel PUC adottato, come zona industriale (D1 "Zone produttive del nucleo di industrializzazione" nel PdF; "Gestioni Speciali – Consorzio industriale CIPNES" nel PUC), la cui disciplina è demandata al Piano Regolatore del Consorzio industriale.

Il Piano Regolatore del Consorzio industriale vigente (Variante Generale approvata con deliberazione CdA n. 32 del 05.10.2015 e n. 28 del 28.07.2015 – Determinazione RAS della Direzione Generale della Pianificazione Territoriale n. 2028/DG del 30.07.2015, prot. n. 33683 – Pubblicazione BURAS n. 48 del 29.10.2015 – Pubblicazione GURI n. 121 del 20.10.2015), identifica (vedi Tavola 3.0) l'area come zona D2 "Zona per la piccola e media industria, artigianato, terziario connesse alle attività del mare", regolamentata dall'articolo 22 delle NTA.

Le aree interessate dai lavori nel molo Isola Bianca sono classificate nel PdF vigente come ambito portuale (AP "Zone portuali" nel PdF), mentre non risultano classificate nel PUC adottato. A tal proposito si chiede al Comune che le aree portuali siano classificate opportunamente nel redigendo PUC.

In entrambi i casi si applicano le previsioni del Piano Regolatore Portuale vigente (per il porto interno/porto commerciale la variante approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 10.03.2004; per il porto industriale, noto come porto Cocciani, la variante approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nell'adunanza del 29.09.1998) che individua l'intero molo dell'Isola Bianca con destinazione di "Porto commerciale – Traffico Passeggeri".

Le opere previste in progetto sono tutte conformi alle modifiche apportate al PRP con l'Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) approvato con delibera del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna n. 16 del 27.07.2022 e parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici reso nell'adunanza del 04.10.2022.

A tal proposito si chiede, per il futuro, all'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, nello spirito di una proficua e fattiva collaborazione istituzionale, di coinvolgere nella procedura di approvazione degli ATF questa Direzione Generale, posto che la stessa è successivamente chiamata, in vario modo, ad esprimere parere di conformità urbanistica/coerenza, delle singole opere ricomprese nel PRP con le norme sovraordinate, di cui, però, viene a conoscenza a posteriori.



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

**ASSESSORADU DE SOS ENTES LOCALES, FINÀNTZIAS E URBANÌSTICA  
ASSESSORATO DEGLI ENTI LOCALI, FINANZE E URBANISTICA**

Direzione generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia  
Servizio pianificazione paesaggistica e urbanistica

Precisato quanto sopra, assodato che le opere di dragaggio e riversamento in mare non hanno implicazioni di carattere urbanistico, e che la realizzazione delle opere a terra è conforme al PRP come modificato dall'ATF sopra richiamato, si conferma, come peraltro esplicitato nella stessa documentazione dell'ATF, che la destinazione funzionale delle colmate nel molo Isola Bianca è la medesima delle aree a tergo, ossia "Traffico passeggeri", mentre le nuove vasche di colmata, da realizzare nello specchio acqueo prospiciente il comparto ex Palmera, avranno unicamente la funzione di accogliere i sedimenti di dragaggio, e che la futura destinazione funzionale dovrà essere assegnata con apposita e specifica variante al PRP ai sensi della normativa vigente (articolo 5 della legge n. 84/1994).

Ciò detto, per quanto di competenza, non si rilevano motivi ostativi alla realizzazione dell'intervento in progetto e, dal punto di vista dei possibili impatti ambientali, con particolare riferimento all'influenza con piani e/o programmi sovraordinati, sugli aspetti del carico urbanistico ed antropico o sull'uso del suolo, non emergono elementi critici da segnalare ai fini della valutazione ex articolo 23 del D.Lgs n. 152/2006.

Per qualsiasi chiarimento si potrà contattare il responsabile del Settore pianificazione comunale per la Sardegna settentrionale Olbia Tempio del Servizio pianificazione paesaggistica e urbanistica, Ing. Giorgio Speranza, allo 070/6064153, email: [gsperanza@regione.sardegna.it](mailto:gsperanza@regione.sardegna.it).

**Il Direttore del Servizio**

**Ing. Alessandro Pusceddu**

(firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs 82/2005)

Resp. Settore e Funz. Istruttore: Ing. Giorgio Speranza



Firmato digitalmente da  
Alessandro Pusceddu  
18/03/2024 13:42:29



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

ASSESSORADU DE S'INDUSTRIA

ASSESSORATO DELL'INDUSTRIA

09-01-00 - Direzione Generale dell'Industria

09-01-04 - Servizio Attività Estrattive e Recupero Ambientale

05-01-00 - Direzione Generale dell'Ambiente

**Oggetto:** Prot. n. 0007310 del 01/03/2024 - [ID: 10619] Procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, e s.m.i., relativa al progetto denominato "Dragaggi Golfo di Olbia per portare i fondali del porto Isola Bianca e del porto Cocciani a -10,00 m e i fondali della canaletta a -11,00 m" in comune di Olbia (SS). Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Autorità Competente: Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (M.A.S.E.). Richiesta contributi istruttori. Riscontro.

In riferimento alla nota in oggetto, acquisita al prot. DGI 10735 del 4.3.2024, vista la documentazione resa disponibile nel link [a.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/10390/15340](http://a.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/10390/15340), si fa presente che in più punti degli elaborati tecnici, quali lo SIA, la Relazione paesaggistica, la Relazione Generale, la Sintesi non tecnica, si fa riferimento al ricorso a "cave di prestito", come nei seguenti esempi:

- **SIA** pagg. 39, 359, 373: "...il materiale compatto una volta dragato verrà disgregato per essere riutilizzato per rinfrancare i cassoni e per costruire gli scanni di imbasamento degli stessi cassoni delle vasche di colmata **riducendo quindi enormemente la necessità di acquisire materiale da cave di prestito.**";
- **Relazione paesaggistica** pag. 21: "...tutto il materiale compatto una volta dragato e disgregato verrà riutilizzato per rinfrancare i cassoni e per costituire gli scanni di imbasamento degli stessi cassoni riducendo quindi enormemente la necessità di "acquisire" **materiale da cave di prestito a vantaggio degli aspetti ambientali complessivi dell'intervento;**";
- **Relazione Generale** pag. 38: "...per costituire gli scanni di imbasamento degli stessi cassoni riducendo quindi enormemente la necessità di "acquisire" materiale **da cave di prestito a vantaggio degli aspetti ambientali complessivi dell'intervento;**";
- **Sintesi non tecnica:** pag. 63: "Inoltre, il materiale compatto una volta dragato verrà disgregato per essere riutilizzato per rinfrancare i cassoni e per costruire gli scanni di imbasamento degli stessi



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE S'INDUSTRIA

ASSESSORATO DELL'INDUSTRIA

cassoni delle vasche di colmata **riducendo quindi enormemente la necessità di acquisire materiale da cave di prestito.**”.

Nel documento “**Calcolo sommario della spesa**” si fa riferimento al “RIEMPIMENTO CON MATERIALE ARIDO e pietrame provenienti da escavazioni subacquee o da cave”. Per es.:

- pag. 11 “ RIEMPIMENTO CON MATERIALE ARIDO e pietrame provenienti da escavazioni subacquee o da cave, scevri da elementi terrosi, in opera per riempimenti, colmate, rilevati, rinfianchi o simili a qualsiasi profondità o l'altezza compreso l'onere della movimentazione fino al luogo di impiego del materiale, della configurazione fino a raggiungere la quota prescritta e l'onere della pistonatura o rullatura del materiale sistemato al di sopra del l.m.m. fino a completo assestamento con materie provenienti da escavo (nucleo) m3 SAR22\_PF.0 005.0001.000 4 884.07 7.99 € 7 059.62 €”;
- pag. 13: “RIEMPIMENTO CON MATERIALE ARIDO e pietrame provenienti da escavazioni subacquee o da cave, scevri da elementi terrosi, in opera per riempimenti, colmate, rilevati, rinfianchi o simili a qualsiasi profondità o l'altezza compreso l'onere della movimentazione fino al luogo di impiego del materiale, della configurazione fino a raggiungere la quota prescritta e l'onere della pistonatura o rullatura del materiale sistemato al di sopra del l.m.m. fino a completo assestamento con materie provenienti da escavo (rinfianco con materiale compatto) m3 SAR22\_PF.0 005.0001.000 4 16 070.36 7.99 € 128 327.60 €”;
- pag. 14: “RIEMPIMENTO CON MATERIALE ARIDO e pietrame provenienti da escavazioni subacquee o da cave, scevri da elementi terrosi, in opera per riempimenti, colmate, rilevati, rinfianchi o simili a qualsiasi profondità o l'altezza compreso l'onere della movimentazione fino al luogo di impiego del materiale, della configurazione fino a raggiungere la quota prescritta e l'onere della pistonatura o rullatura del materiale sistemato al di sopra del l.m.m. fino a completo assestamento con materie provenienti da escavo (rinfianco con materiale compatto) m3 SAR22\_PF.0 005.0001.000 4 12 483.04 7.99 € 99 681.57 €”;

Ciò premesso, si segnala la necessità di conoscere quali siano le cave da cui il Proponente intenda, eventualmente, approvvigionarsi di materiali di riempimento come indicato nel documento “Calcolo sommario della spesa”.



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

ASSESSORADU DE S'INDUSTRIA

ASSESSORATO DELL'INDUSTRIA

Quanto alle “cave di prestito”, si fa presente che le stesse non sono contemplate nella normativa regionale di settore di cui alla L.R. 07.06.1989, n. 30 recante “*Disciplina delle attività di cava*” e, pertanto, laddove risultasse necessario ricorrere all’apporto di materiali di riempimento mediante l’apertura di nuove cave, dovranno essere presentate idonee istanze autorizzative al Servizio scrivente ai sensi della citata legge regionale.

Il Servizio resta a disposizione per ogni eventuale chiarimento.

Distinti saluti.

**Il Direttore del Servizio**

(Sostituto ai sensi dell’art. 30 della L.R.31/1998)

Ing. Antonello Pellegrino

Resp. Sett. Attività di cava/Dott.ssa R. Carcangiu

**Siglato da :**

ROSANNA CARCANGIU



Firmato digitalmente da  
PELLEGRINO ANTONELLO  
20/03/2024 08:48:52





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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

13-01-00 - Direzione Generale dei Trasporti

13-01-03 - Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti

05-01-00 - Direzione Generale dell'Ambiente

**Oggetto:** [ID: 10619] **Procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006, e s.m.i., relativa al progetto denominato "Dragaggi Golfo di Olbia per portare i fondali del porto Isola Bianca e del porto Cocciani a -10,00 m e i fondali della canaletta a -11,00 m" in comune di Olbia (SS). Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Autorità Competente: Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica (M.A.S.E.). Richiesta contributi istruttori. Riscontro Assessorato dei Trasporti.**

In riferimento alla nota prot. n. 7310 del 01/03/2024 (Prot. Ass.to Trasporti n. 6880 del 01/03/2024), con la quale questo Assessorato è stato invitato a voler comunicare, per quanto di competenza, le proprie osservazioni/considerazioni sulle implicazioni e sugli effetti ambientali dell'intervento, si rappresenta quanto segue.

Il progetto prevede la realizzazione del dragaggio finalizzato alla manutenzione dei fondali del Golfo di Olbia. All'interno del Golfo di Olbia si trova l'omonimo porto che è costituito dal Porto Commerciale, denominato Isola Bianca, e dal Porto Industriale, denominato Porto Cocciani. L'accesso marittimo al Porto di Olbia avviene dall'imboccatura del Golfo di Olbia per il tramite di un canale di accesso dragato, denominato canaletta.

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha previsto la realizzazione di un intervento di manutenzione dei fondali del canale di accesso, delle aree di evoluzione e degli specchi d'acqua prospicienti le banchine operative del Porto di Olbia, al fine di ripristinare le quote dei fondali previste dai vigenti Piani Regolatori Portuali che normano il porto stesso.

Infatti, all'interno del Golfo di Olbia sfocia il Rio Petrongianu il quale, insieme ad altri canali di drenaggio che sfociano nella zona occidentale del Golfo, alimentano con materiale solido lo stesso Golfo e quindi contribuiscono all'interrimento delle zone destinate alla navigazione e all'evoluzione delle navi.

L'area complessiva oggetto di dragaggio è stata suddivisa in 9 sub-aree. Le massime profondità di dragaggio previste dai PRP vigenti e quindi anche dal progetto di dragaggio sono -11,0 m sul l.m.m. per la canaletta e -10.0 m sul l.m.m. per le restanti sub-aree.



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

L'AdSP, oltre ad aver dato mandato all'ISPRA di individuare un idoneo sito di conferimento a mare finalizzato ad accogliere il materiale di dragaggio di buona qualità, ha concordato con l'ISPRA la necessità di predisporre idonee vasche di colmata dove poter conferire il materiale di dragaggio non idoneo ad essere conferito a mare. Pertanto, l'AdSP nel 2022 ha predisposto un Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del PRP vigente prevedendo la realizzazione di quattro vasche di colmata, ubicate a sud del terminale di Isola Bianca e nella zona ex Palmera posizionata a Nord di Isola Bianca.

Negli elaborati progettuali è precisato che in sede di ATF si è previsto di conterminare le vasche di colmata con cassoni, sia per consentire l'ormeggio dei natanti alle nuove opere, sia per consentire di ospitare all'interno dei cassoni materiale di dragaggio inquinato ricadente nella classe ambientale D.

Per quanto riguarda la vasca di colmata che si realizzerà prolungando il molo 9 e conglobando il molo 8, è precisato che attualmente il molo 9, la cui banchina ha una lunghezza di circa 185 m, è già utilizzato per ormeggiare le navi da crociera, le quali, poiché hanno una lunghezza superiore a 185 m, una volta ormeggiate sporgono dalla banchina occupando parte del molo 8. Di conseguenza quando è presente una nave da crociera sul molo 9, il molo 8 non può ospitare un'altra nave. Oltre alla possibilità di disporre di una vasca di colmata a supporto del dragaggio, il vantaggio di realizzare la nuova vasca di colmata allungando la banchina del molo 9 sta nel fatto che si potrà disporre di una banchina più lunga (circa 350 m) rispetto a quella attuale, la quale consentirà di ormeggiare in piena sicurezza le navi da crociera.

Dall'analisi della documentazione disponibile sul sito del M.A.S.E. è emerso che nelle aree in cui sono previste le opere in progetto non sono programmati interventi su delega dell'Assessorato dei Trasporti, come anche emerge da una lettura del Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.) approvato con delibera di Giunta regionale n. 66/23 del 27/11/2008.

Nell'elaborato "Sintesi Non Tecnica (SNT)" e nell'elaborato "Studio di Impatto Ambientale (SIA)", nell'ambito dell'*"Analisi di conformità degli strumenti di pianificazione settoriale, territoriale ambientale ed al sistema dei vincoli e delle tutele"* è stata verificata la conformità del PFTE in esame nei confronti degli strumenti di pianificazione settoriale, territoriale ed ambientale ritenuti maggiormente attinenti alla tematica, tra i quali il Piano Regionale dei Trasporti. Come conclusione, a seguito della verifica di conformità, è stato riportato quanto segue: *"(...) Alla luce di quanto sopra descritto la progettazione in analisi risulta coerente con il Piano in valutazione, in quanto l'attività di dragaggio permetterà di confermare l'accessibilità e la navigazione in sicurezza del canale di accesso mantenendo pertanto il collegamento del Porto di Olbia con i porti continentali e aumentare la sicurezza di utilizzo delle banchine 8 e 9. (...)"*.



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Si evidenzia che nei medesimi elaborati sopra citati è stato contemplato anche il Piano Regionale della Rete di Portualità Turistica (PRRPT), di cui alla DGR n. 47/52 del 24/09/2020, recentemente adottato con DGR n. 2/36 del 18/01/2024, per il quale è riportato quanto segue: *“(...) Alla luce di quanto sopra descritto la progettazione in analisi risulta essere coerente con il Piano della Rete della Portualità Turistica Regionale in quanto le attività di dragaggio prevista e il consolidamento per la messa in sicurezza delle banchine permettono il miglioramento della navigazione introno all’isola e l’affermazione della fruibilità del porto stesso. (...)”*.

Si rappresenta, altresì, che negli elaborati progettuali è stata verificata la conformità con il Piano Regolatore Portuale (PRP), per il quale, tra l’altro, è riportato quanto segue: *“(...) La realizzazione dei progetti del PFTE oggetto del presente studio rientra, quindi, perfettamente nelle soluzioni previste dall’ultimo ATF (2022) per proseguire gli obiettivi e le necessità, espresse nel PRP vigente e sottolineate nelle varie variazioni e ATF approvati, di effettuare attività di dragaggio per ripristinare le quote previste dal PRP e il conseguente problema di gestione dei sedimenti stessi. (...)”*.

È stata, inoltre, analizzata la conformità con il Piano Urbano della Mobilità (PUM), per il quale è precisato che *“(...) Tenendo in considerazione quanto sopra descritto non sussistono vincoli sulla realizzazione del progetto in valutazione. (...)”*.

Nell’elaborato Studio di Impatto Ambientale sopra citato, nell’ambito della *“Descrizione delle componenti ambientali di riferimento (stato attuale), dei possibili impatti ambientali e misure di mitigazione”* non risulta essere presente un’analisi degli eventuali impatti del progetto su una componente specifica per mobilità e trasporti.

Tuttavia, nell’ambito dell’analisi dei potenziali impatti relativamente ad altre componenti ambientali sono evidenziate alcune criticità potenziali riferibili alle attività di cantiere, quale ad esempio per la componente ambientale *“Atmosfera”* l’incremento dei volumi di traffico veicolare dei mezzi del cantiere terrestre.

Con riferimento al traffico veicolare indotto dalle attività di cantiere terrestre, è precisato, come anche dichiarato all’interno della Relazione *“Prime indicazioni e disposizioni per la stesura dei piani di sicurezza”*, che *“(...) le attività prevalenti si svolgeranno esclusivamente all’interno delle aree di cantiere e pertanto l’esercizio del cantiere a terra previsto non genererà flussi significativi di mezzi in entrata ed in uscita che possano ripercuotersi sulla capacità ricettiva della viabilità interportuale. (...)”*

Inoltre, relativamente alle emissioni da traffico marittimo, è indicato che: *“(...) Il progetto del PFTE oggetto del presente studio non prevede alcun incremento di traffico marittimo o aumento delle attività che già*



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

*quotidianamente sono presenti nel Golfo di Olbia, ma ha come obiettivo primario la movimentazione e l'attracco in sicurezza. (...)*".

Negli elaborati progettuali viene altresì data indicazione circa la mitigazione dei possibili impatti generati dalla realizzazione del progetto sull'ambiente marino; le operazioni di dragaggio saranno eseguite in presenza di specifiche panne antitorbidità marine, che essendo realizzate mediante teli in geotessuto o in poliestere ad alta resistenza, pur risultando permeabili all'acqua, consentono di trattenere i solidi in sospensione con completo isolamento della zona di dragaggio. Le panne saranno ancorate al fondale mediante ancore o corpi morti in calcestruzzo e saranno posizionate su ciascuna area in cui opera la motonave pontone e quindi spostate e riposizionate sulla successiva area di intervento. Le panne verranno utilizzate anche in prossimità della zona di scarico.

Si prende atto che per quanto riguarda le possibili criticità generate dall'attività del cantiere a mare, l'utilizzo dei mezzi marittimi per l'esecuzione dei dragaggi e per il consolidamento al piede delle banchine esistenti comporterà l'impegno temporaneo di parte degli specchi acquei portuali. Nel progetto viene tuttavia precisato che poiché tale attività potrebbe sovrapporsi con il normale traffico commerciale in ingresso e uscita dal porto, e poiché non è possibile individuare rotte alternative ed esclusive, si è pensato ad alcune misure per minimizzare le interferenze sul traffico marittimo in ingresso e in uscita dal porto. In particolare, *"provvedere preliminarmente ad un coordinamento con le Autorità marittime le modalità di impegno degli specchi acquei portuali e delle rotte di ingresso e uscita dal canale portuale; segnalare l'area di lavoro a mare con boe luminose o in accordo a quanto verrà prescritto dalle competenti Autorità Marittime; designare un addetto alle operazioni marittime che sia in contatto costante presso le Autorità Marittime in grado di intervenire tempestivamente per la risoluzione di eventuali criticità; garantire la disponibilità di un natante di servizio in grado di precedere le rotte di avvicinamento/allontanamento della draga dalle aree di operazione e segnalare con anticipo qualsiasi criticità che possa pregiudicare la sicurezza della navigazione; garantire un efficace sistema di comunicazione radio tra i mezzi marittimi ed il personale imbarcato."*

Una ulteriore criticità potrebbe generarsi dall'utilizzo contemporaneo, ma sporadico, di alcuni tratti di banchina sia da parte del naviglio commerciale in essere e sia da parte dei mezzi marittimi addetti alle operazioni previste dal progetto, nelle attività di imbarco di materiali ed attrezzature. Anche in questo caso, nel PFTE si è previsto di porre in essere alcune misure per minimizzare le possibili interferenze, quali *"provvedere preliminarmente ad un coordinamento con le Autorità marittime ed i responsabili terminalisti delle*



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

*banchine commerciali limitrofe al cantiere per concordare tempi, orari, frequenze, modalità di impegno delle banchine per scongiurare collisioni tra i mezzi o intralci reciproci; designare un addetto alle operazioni marittime che sia in contatto costante presso le Autorità Marittime in grado di intervenire tempestivamente per la risoluzione di eventuali criticità.”*

In conclusione, per quanto di competenza di questo Assessorato, si ritiene necessario che le attività previste nel progetto in esame consentano comunque l'accessibilità e la navigazione in sicurezza del canale di accesso, mantenendo il collegamento del Porto di Olbia con i porti continentali.

Al fine di garantire la massima sicurezza, si evidenzia la necessità di valutare con attenzione le interferenze del traffico marittimo indotto dal progetto con le rotte delle navi in arrivo e in partenza dal porto di Olbia, e si concorda, come anche indicato negli elaborati progettuali, sull'esigenza di pianificare preliminarmente con le Autorità marittime competenti le modalità di impegno degli specchi acquei portuali.

**Il Direttore del Servizio**

**Ing. Pierandrea Deiana**

Settore Infrastrutture ferroviarie, metropolitane, portuali e aeroportuali/Ing. M. L. Locci

Settore Infrastrutture ferroviarie, metropolitane, portuali e aeroportuali/Resp. Ing. E. Carrucci

**Siglato da :**

ENRICA CARRUCCIU



Firmato digitalmente da  
Pierandrea Deiana  
25/03/2024 17:53:01



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

PRESIDENTZIA

PRESIDENZA

01-05-00 - Direzione Generale Agenzia Regionale del Distretto Idrografico della Sardegna

01-05-01 - Servizio Difesa del suolo, Assetto Idrogeologico e Gestione del Rischio Alluvioni

05-01-00 - Direzione Generale dell'Ambiente  
M.A.S.E. - Direzione Generale per le Valutazioni  
Ambientali  
va@pec.mite.gov.it  
Commissione Tecnica V.I.A./V.A.S.  
ctva@pec.minambiente.it  
Ministero della cultura – Direzione Generale  
Archeologia, Belle Arti e Paesaggio - Servizio V  
dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it  
e p.c. Comune di Olbia

**Oggetto: [ID: 10619] Procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, e s.m.i., relativa al progetto denominato "Dragaggi Golfo di Olbia per portare i fondali del porto Isola Bianca e del porto Cocciani a -10,00 m e i fondali della canaletta a -11,00 m" in comune di Olbia (SS). Proponente: Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Autorità Competente: Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica (M.A.S.E.). Richiesta contributi istruttori - Riscontro vs nota rif. prot. n. 7310 del 01.03.2024**

Si riscontra la nota richiamata in epigrafe, acquisita al protocollo della scrivente Direzione generale ADIS al n. 2227 del 01/03/2024, per rappresentare quanto segue.

Da un esame della documentazione trasmessa si evince che l'intervento in oggetto consiste nel dragaggio dei fondali del canale di accesso, delle aree di evoluzione e degli specchi d'acqua prospicienti le banchine operative del Porto di Olbia finalizzato al ripristino delle quote dei fondali previste dai vigenti Piani Regulatori Portuali che normano il Porto di Olbia.

Ulteriori interventi previsti sono i seguenti:

- realizzazione vasche di colmata con cassoni monocellulari di delimitazione, sia per consentire l'ormeggio dei natanti alle nuove opere, sia per consentire di ospitare all'interno dei cassoni materiale di dragaggio inquinato;
- tratto di raccordo in scogliera;



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PRESIDENTZIA

PRESIDENZA

- prolungamento del molo 9 tramite completamente delle due vasche di colmata e realizzazione della sovrastruttura;
- paratia in micropali alla base della banchina esistente, in località Isola Bianca.

Si premette che, ai sensi della L.R. 33/2014 (Norma di semplificazione amministrativa in materia di difesa del suolo), le tipologie di opere che richiamano le competenze P.A.I. dell'ADIS, risultano essere:

- opere di mitigazione del rischio idrogeologico;
- interferenze, dell'impianto o di parti dell'impianto medesimo, con il reticolo idrografico di riferimento ai fini del P.A.I. (così come definito nella deliberazione del Comitato Istituzionale n. 3 del 30.07.2015 di identificazione del reticolo idrografico regionale), incluso quello desumibile dalla carta dell'Istituto Geografico Militare (IGM), Carta topografica d'Italia - serie 25VS edita per la Sardegna dal 1958 al 1965. Tali interferenze potranno essere trasversali rispetto alla direzione della corrente (es. manufatti di attraversamento fluviale) o longitudinali/puntuali ricadenti dentro l'alveo (es. argine, protezione dall'erosione di una pila in alveo);
- opere ricadenti su più comuni da esaminarsi, per loro natura, in maniera unitaria.

La competenza PAI relativa alle rimanenti opere, **esterne** agli alvei e **ricadenti** in aree a pericolosità idraulica e/o da frana, è in capo all'amministrazione comunale di Olbia, nel cui territorio ricadono le opere in progetto, che ne valuta l'ammissibilità PAI e, ove rilevi, la relativa compatibilità rilasciando i richiesti pareri o approvazioni.

Dalla sovrapposizione dell'intervento con i vincoli PAI si ricava che in corrispondenza delle vasche di colmata zona ex Palmera, l'intervento interferisce parzialmente con aree a pericolosità idraulica da inondazione costiera, individuate nell'ambito del Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA) redatto nel rispetto della direttiva 2007/60/CE, del D.Lgs. 49/2010 e degli indirizzi operativi predisposti dai Ministeri competenti, per la cui disciplina si rimanda all'amministrazione comunale ai sensi dell'art.41 delle NA del PAI.

Inoltre, nella medesima località, l'intervento si sovrappone parzialmente con aree a pericolosità moderata da frana (Hg1) perimetrata nell'ambito dello *Studio di compatibilità idraulica e geologica/geotecnica delle aree industriali gestite dal Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna (C.I.P.N.E.S.) relative all'agglomerato industriale di Olbia ai sensi dell'art. 8 comma 2 delle Norme di Attuazione del P.A.I.*,



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

PRESIDENTZIA

PRESIDENZA

approvato con Delibera di Comitato Istituzionale n.14 del 31.03.2015, e *dell'Aggiornamento dello studio di assetto idrogeologico (parte idraulica e parte frane) ai sensi dell'art. 8, comma 2, 2 bis e dell'art. 37, comma 3, lett. B) delle Norme di Attuazione (N.A.) del P.A.I. (Deliberazioni del Consiglio Comunale n. 18 dell'11.2.2022 e n. 94 del 27.9.2023) e contestuale aggiornamento del reticolo idrografico regionale ai sensi dell'art. 30ter, comma 6 della N.A. del P.A.I., relativo al territorio comunale*, adottato in via preliminare con Deliberazione del Comitato Istituzionale n. 3 del 29.01.2024. Per tale classe di pericolosità la disciplina è demandata all'amministrazione comunale ai sensi dell'art. 34 delle NA del PAI, nel caso in cui tale disciplina contempri specifici adempimenti, la competenza per la valutazione dell'ammissibilità e, ove rilevi, della relativa compatibilità è in capo dell'amministrazione comunale di Olbia.

Per quanto sopra non si rilevano le fattispecie di competenza attribuite all'*Autorità di Bacino - Servizio Difesa del Suolo, Assetto Idrogeologico e Gestione del Rischio Alluvioni* ai sensi della predetta L.R. 15 dicembre 2014, n. 33.

Si invita a contattare, per eventuali chiarimenti, l'Ing. G. Cané (tel. 070/606 4664; email/Skype: gcane@regione.sardegna.it).

Il Sostituto del Direttore del Servizio

(art.30 c.2 L.R.31/98)

Ing. Paolo Botti

**Siglato da :**

GIUSEPPE CANE



Firmato digitalmente da  
Paolo Botti  
11/04/2024 12:36:55





**COMUNE DI OLBIA**  
**IL SINDACO**

PROT.

Olbia, 15/04/2024

Regione Autonoma della Sardegna  
Assessorato della Difesa dell'Ambiente

Alla c.a. del Direttore Generale Dott.ssa Delfina Spiga

Pec: difesa.ambiente@pec.regione.sardegna.it

**OGGETTO: rif. Vs. PROT. N. 0007310 DEL 01/03/2024. PROGETTO DENOMINATO "DRAGAGGI GOLFO DI OLBIA PER PORTARE I FONDALI DEL PORTO ISOLA BIANCA E DEL PORTO COCCIANI A -10,00 M E I FONDALI DELLA CANALETTA A -11,00 M" IN COMUNE DI OLBIA (SS).**

In riferimento al procedimento in oggetto si esprime il parere favorevole di questa Amministrazione e si chiede che il dragaggio dei fondali sia esteso, ove possibile, a tutto il Golfo interno di Olbia.

Cordiali saluti



IL SINDACO  
Settimo Nizzi