



**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

Ministero della Transizione Ecologica – D.G. per la
crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo
cress@pec.minambiente.it
Ministero della Transizione Ecologica – Commissione
Tecnica V.I.A. – V.A.S.
ctva@pec.minambiente.it
e p.c. Ministero della Cultura – Direzione Generale
Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it

Oggetto: [ID: 7441] Intervento di completamento e razionalizzazione del porto commerciale di Palau. Procedimento di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.). Proponente Comune di Palau - Autorità Competente: Ministero della Transizione Ecologica (Mi.T.E.). - Trasmissione osservazioni.

In riferimento al procedimento in oggetto, vista la nota prot. DVA n. 0110816 del 14.10.2021 (prot. D.G.A. n. 23925 di pari data), con cui il Mi.T.E. ha comunicato l'esito positivo di procedibilità dell'istanza ai fini della V.I.A., si rappresenta quanto segue.

Preliminarmente, si rammenta che una precedente procedura di Verifica di assoggettabilità alla V.I.A., presentata per il medesimo intervento dallo stesso Comune di Palau, e stata archiviata, su richiesta del Proponente (n.d.r. il Comune di Palau aveva chiesto *“la revoca dell'istanza di Verifica di assoggettabilità a V.I.A. [...] al fine di consentire gli approfondimenti e le modifiche richieste, che saranno sottoposte direttamente alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale”*), dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota prot. 696 del 07.01.2021 (prot. D.G.A. n. 172 di pari data). Nel corso di tale procedimento questa Direzione Generale aveva comunicato le proprie osservazioni con nota prot. D.G.A. n. 1864 del 29.01.2020, poi integrata con nota prot. D.G.A. n. 5352 del 06.03.2020.

Premesso quanto sopra, questa Direzione Generale, ai sensi di quanto disposto dalle Direttive allegata alla Delib.G.R. n. 11/75 del 24.03.2021, e sulla base dell'istruttoria condotta dal Servizio valutazione impatti e incidenze ambientali (Servizio V.I.A.) e dei contributi istruttori trasmessi dalle altre Direzioni Generali, dagli Enti e dalle Agenzie regionali, elencati in calce ed allegati alla presente nota, espone quanto segue.



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

L'intervento, localizzato all'interno dell'esistente porto commerciale di Palau, che attualmente garantisce i collegamenti con l'arcipelago della Maddalena si prefigge, come dichiarato dal Proponente, i seguenti obiettivi:

- il prolungamento delle attuali banchine verso nord al fine di implementare la disponibilità degli spazi di sosta e di manovra;
- la realizzazione di accosti sicuri per le unità da traffico da e per l'Isola di la Maddalena, e più precisamente n. 2 accosti fissi d'esercizio oltre a n. 1 accosto di emergenza;
- la dismissione dell'accosto n. 1, lato ovest e la realizzazione di scogliere frangiflutti per poter utilizzare lo specchio d'acqua come darsena turistica;
- la creazione, sul lato est del porto, di una darsena per l'utilizzo della banchina da parte di natanti di dimensioni 40/60 m.

Tali obiettivi saranno raggiunti attraverso le seguenti azioni di progetto:

- l'ampliamento di circa 65 m dell'attuale banchina verso nord per la realizzazione di n. 2 accosti delle unità da traffico da e per l'isola di La Maddalena in testata al nuovo sporgente nord di banchina e con un pontile nord di attracco, collocato in asse alla banchina esistente, avente lunghezza di 80 m;
- la realizzazione di un pontile est su scogliera, perpendicolare alla nuova banchina, di lunghezza pari a circa 100 m e larghezza pari a 24 m per la realizzazione di n. 1 attracco di emergenza e per la protezione della darsena;
- l'ampliamento di circa 16 m dell'attuale banchina verso est in modo da inglobare l'attuale dente e realizzare un nuovo spazio di banchina, funzionalmente collegato al porto turistico e da destinare alle barche da traffico;
- l'ampliamento di circa 80 m della banchina turistica lato sud.

In merito al progetto, alla coerenza dello stesso con i principali strumenti di pianificazione regionali e alla analisi degli impatti, si espongono le seguenti osservazioni.

In relazione al **quadro di riferimento programmatico**:



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

1. l'intervento si inserisce in un contesto con peculiarità ambientali e paesaggistiche che ne definiscono una notevole sensibilità, dove tuttavia la pressione antropica incide già in maniera sistematica, soprattutto in concomitanza con i periodi di maggiore pressione turistica, che genera forti impatti sulle componenti ambientali. In particolare si evidenzia che:
 - 1.1 in posizione limitrofa al porto di Palau insiste il Parco Nazionale dell'Arcipelago della Maddalena, il S.I.C. ITB010008 "Arcipelago La Maddalena", la Z.P.S. ITB010008 "Arcipelago La Maddalena", l'I.B.A. 223M "Sardegna Settentrionale";
 - 1.2 i fondali antistanti sono caratterizzati dalla presenza del Habitat 1120* Praterie di Posidonia;
 - 1.3 il tratto a mare è inserito all'interno del Santuario Pelagos, un'Area Specialmente Protetta d'Importanza Mediterranea (ASPIM) istituita per la protezione dei mammiferi marini nel Mediterraneo;
 - 1.4 come rilevato anche dal Servizio tutela del paesaggio della Sardegna settentrionale Nord Est, *«gli interventi sono situati in prossimità delle aree oggetto di provvedimento di dichiarazione di notevole interesse pubblico ex L. 1497/1939, ossia il D.M. 12.05.1966 (G.U. 197 del 09.08.1966), il quale esclude "la zona demaniale marittima costituente le banchine portuali"; le aree sono vincolate ex art. 134, comma 1, lett. b) del D.lgs. 42/2004 giacché ricadono nella fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia e lett. c) in quanto ubicate all'interno della "fascia costiera" (art. 17, c.3, lett. a, NTA PPR) bene paesaggistico individuato ai sensi dell'art.143, comma 1, lett. d); le opere afferiscono all'ambito di paesaggio costiero n. 17 – Gallura costiera nord-orientale (Cartografia 1:25000: F.428-IV) del Piano Paesaggistico Regionale»;*
2. in merito alla coerenza del progetto con lo strumento urbanistico vigente del Comune di Palau (Piano di Fabbricazione), come rilevato dal Servizio Pianificazione paesaggistica e urbanistica, con riferimento alla zonizzazione di piano, l'area interessata dall'intervento (in parte ricadente in mare) non risulta classificata, mentre, il porto turistico è classificato come G1 "Servizi nautici". Risulta, pertanto, necessario che il Comune proponente provveda, prima della conclusione della procedura di V.I.A., alla classificazione di tutte le aree interessate dal porto commerciale come zona G – Sottozona G "Porto commerciale", dotandole di adeguata norma di attuazione, ai sensi dell'art. 20 della L.R. n. 45/1989 e secondo la procedura prevista per le "varianti sostanziali", definita dal comma 27 dello stesso articolo di legge. Inoltre, dovrà essere valutata la necessità di redigere il piano attuativo della zona G, ai sensi dell'art. 3 della L.R. n. 20 del 01.07.1991.



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

In relazione al **quadro di riferimento progettuale**:

1. si rileva l'assenza dell'analisi delle alternative, esplicitamente prevista dalla normativa vigente, e allo stesso modo, della relativa analisi costi – benefici. Si rammenta a questo proposito quanto esplicitamente previsti dal D.Lgs. 50/2016 all'art. 234, comma 5 in merito al fatto che «Il progetto di fattibilità tecnica ed economica individua, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività». Si ritiene necessario per il caso in questione sviluppare l'analisi delle alternative, accompagnata dalla relativa analisi costi – benefici, oltre che per l'alternativa di progetto e per quello di non intervento, anche per un'alternativa che preveda lo stralcio del pontile est (n.d.r. ormeggi per maxi-yacht);
2. al fine di individuare adeguatamente i potenziali effetti sull'ambiente dell'intervento, il Proponente dovrà tenere conto di quanto rilevato dal Dipartimento Sassari e Gallura dell'ARPAS di cui alla nota prot. n. 43180 del 03.12.2021; in particolare:
 - 2.1 dovrà essere approfondita la valutazione di possibili ripercussioni negative sui sistemi di spiaggia sia limitrofi all'area di intervento (spiaggia ad est del porto turistico) che nell'area vasta. A questo proposito si ritiene opportuno segnalare che l'esigenza di tutelare tale spiaggia è stata, in passato, la ragione determinante che ha condotto al giudizio negativo di compatibilità ambientale per un intervento denominato “Realizzazione e gestione di porto turistico in regime di concessione demaniale”, proposto dalla Società Capo D' Orso Marina S.r.l., la cui procedura di V.I.A. di competenza regionale si concluse con Deliberazione della Giunta Regionale n. 8/11 del 5 febbraio 2008. Anche se nel caso dell'intervento proposto, i possibili impatti negativi su tale spiaggia, nota come spiaggia dell'Isolotto, sono di natura indiretta/indotta, si ritiene necessario effettuare tali approfondimenti in questa fase al fine di individuare opportune misure di mitigazione/compensazione. A tal fine, si ritiene che la modellizzazione meteo marina debba essere approfondita, prevedendo l'intera caratterizzazione anemologica dell'area e non solo del vento dominante, tenendo conto di tutti gli elementi previsti nella configurazione progettuale (n.d.r. si richiede la comparazione delle alternative



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

- prospettate al punto 2.1). Inoltre dovranno essere considerati ed attentamente valutati eventuali scenari evolutivi del litorale (emerso e sommerso), anche con riferimento alla funzionalità e fruibilità tanto del porto commerciale, quanto dell'attiguo porto turistico, atti ad escludere l'eventuale necessità di interventi successivi, come dragaggi o ripascimenti;
- 2.2 dovrà essere approfondito il tema degli scambi idrici tra il porto turistico ed il resto della baia al fine di verificare il corretto ricambio delle acque dello specchio d'acqua a sud dell'imbarco dei traghetti anche a seguito dell'inserimento dell'opera in progetto;
- 2.3 dovranno essere valutati gli effetti, diretti e indiretti, delle variazioni del traffico di natanti, sia in termini quantitativi che qualitativi, conseguenti alla realizzazione delle nuove banchine previste in progetto.
3. In relazione alle opere a terra, in virtù di quanto segnalato dal Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti e dal Servizio infrastrutture di trasporto e sicurezza stradale (S.T.S.), si osserva quanto segue:
- 3.1 risulta opportuno approfondire e verificare le condizioni di ingresso e uscita dei mezzi dalla rotatoria di nuova realizzazione, in particolare, connesse alla percorribilità da parte degli autobus che presentano aree spazzate in curva significative, nonché l'adeguato dimensionamento delle aree destinate al parcheggio di autovetture che risultano diminuite rispetto alle disponibilità attuali;
- 3.2 l'impianto di raccolta delle acque di prima pioggia (separazione, accumulo e trattamento), che la Proponente ha previsto solo per l'area a terra in ampliamento, dovrà essere progettato per l'intero piazzale a terra, dal momento che, in conformità a quanto previsto dall'art. 22, lett. "n" ed "o" della Direttiva allegata alla Delib.G.R. n. 69/25 del 10.12.2008, recante la disciplina regionale degli scarichi, questo deve essere progettato con riferimento alla totalità delle superfici carrabili destinate al transito e/o parcheggio degli automezzi del porto commerciale nella sua configurazione finale.

In relazione al **quadro di riferimento ambientale**:



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

1. per l'ampliamento della banchina e la realizzazione del nuovo pontile est su scogliere, il progetto prevede l'approvvigionamento di 181.346 tonnellate di massi, provenienti da cave presenti in Comune di Luogosanto, con trasporto via mare dal Porto di Olbia. Si ritiene opportuno esaminare e comparare anche una alternativa che preveda il trasporto via terra direttamente verso il porto di Palau;
2. relativamente alla gestione delle terre e rocce da scavo, nel progetto non viene fornita alcuna indicazione circa il volume di materiale di risulta prodotto dalle attività di cantiere, le pratiche gestionali che si intende adottare per la raccolta, lo stoccaggio e l'eventuale riutilizzo o smaltimento del medesimo ai sensi del D.M. 120/2017. Inoltre, si ravvisa la necessità di un approfondimento circa i luoghi e le modalità di gestione dei depositi temporanei del materiale escavato all'interno del cantiere o trasportato sul posto per la realizzazione delle opere in oggetto, con esplicito riferimento ai possibili impatti indotti sulle diverse componenti ambientali.;
3. in merito agli impatti sugli ecosistemi e le biocenosi marine, si ritiene opportuno che la caratterizzazione della componente venga effettuata in un buffer più ampio della sola area di intervento, ricomprendendo l'area vasta di cui al punto precedente, per le ovvie correlazioni tra regime correntometrico e sedimentologico e distribuzione degli habitat marini.;
4. per quanto riguarda gli impatti cumulativi, nello S.I.A. non sono state considerate le variazioni del carico antropico a seguito degli interventi in progetto, sia in termini quantitativi che in termini qualitativi, in relazione alla reale capacità di carico dell'area vasta, con particolare riguardo agli effetti generati dall'incremento del traffico nautico, in particolare, legato alla realizzazione del banchinamento destinato ad ospitare fino a 15 grossi natanti da 100-1000 tsl, e urbano, determinato dalle evidenti criticità di gestione dell'ingente flusso di passeggeri in transito; si chiede di valutare con attenzione gli effetti di potenziali interferenze del traffico dei traghetti di linea in arrivo e partenza dalle nuove banchine con il traffico diportistico, specialmente nei periodi di maggiore flusso turistico, che andrebbe dal nuovo banchinamento tra la testata della banchina commerciale e il sopraflutto dell'attuale porto turistico;
5. infine, per quanto riguarda la proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale (P.M.A.), nel rinviare alle considerazioni espresse dall'A.R.P.A.S. – Dipartimento Sassari e Gallura e Direzione Tecnico - Scientifica, si ritiene che questo debba prevedere un programma di misure dei



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

parametri sedimentologici e morfometrici per tutto il settore interessato dalla realizzazione dell'opera, anche al fine di verificare la bontà dei risultati delle simulazioni idrodinamiche e morfodinamiche condotte in fase progettuale.

Nel restare a disposizione per eventuali chiarimenti, la scrivente Direzione Generale si riserva di integrare la presente comunicazione con eventuali ulteriori contributi istruttori che dovessero pervenire in seguito.

Si allegano, per farne parte sostanziale e integrante, le seguenti comunicazioni:

- nota prot. n. 58705 del 23.11.2021 (prot. D.G.A. n. 27706 di pari data) del Servizio Pianificazione paesaggistica e urbanistica;
- nota prot. n. 39607 del 02.12.2021 (prot. D.G.A. n. 28885 del 03.12.2021) del Servizio infrastrutture di trasporto e sicurezza stradale;
- nota prot. n. 43180 del 03.12.2021 (prot. D.G.A. n. 28933 di pari data) del Dipartimento di Sassari e Gallura dell'A.R.P.A.S.;
- nota prot. n. 61056 del 03.12.2021 (prot. D.G.A. n. 28934 di pari data) del Servizio Tutela del Paesaggio Sardegna Settentrionale Nord-Est;
- nota prot. n. 16977 del 06.12.2021 (prot. D.G.A. n. 29185 del 07.12.2021) del Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti;
- nota prot. n. 43566 del 07.12.2021 (prot. D.G.A. n. 29222 di pari data) della Direzione Tecnico – Scientifica dell'A.R.P.A.S.

Distinti saluti.

Il Direttore Generale

(ex. art. 30, comma 1 L.R. 31/1998)

Raffaella Lentini

Siglato da :

TIZIANA DEIANA

SILVIA PUTZOLU

FELICE MULLIRI

DANIELE SIUNI

LENTINI RAFFAELLA
05-01-00
23/12/2021 21:45:39



**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

> DIREZIONE GENERALE DELL'AMBIENTE
SEDE
PEC

E, p.c.: COMUNE DI PALAU
PEC

“ SERVIZIO TUTELA DEL PAESAGGIO
SARDEGNA SETTENTRIONALE NORD-EST
SEDE
PEC

Oggetto: Intervento di completamento e razionalizzazione del porto commerciale di Palau [ID: 7441]. Procedimento di VIA. Trasmissione parere.
Proponente: Comune di Palau
Autorità Competente: Ministero della Transizione Ecologica (Mi.T.E.)
Richiedente: Direzione Generale della difesa dell'Ambiente

In riferimento alla nota n. 24440 del 20.10.2021 (acquisita agli atti della Direzione generale dell'Urbanistica al n. 52407 del 21.10.2021) con la quale l'Assessorato in indirizzo chiede di esprimere il proprio 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, presentata direttamente dall'Amministrazione comunale di Palau, riguarda l'ampliamento del porto commerciale. In estrema sintesi, prevede l'ampliamento della banchina principale esistente, mediante un allungamento, verso Nord, di circa 65 metri, per una dimensione totale, compreso l'esistente, di circa 155 metri, e un allargamento, verso Est, di circa 16 metri, per una dimensione totale, compreso l'esistente, di circa 61 metri. Inoltre, si prevede la realizzazione, a Nord, di un pontile della lunghezza di 80 metri e larghezza 10 metri, per consentire l'ormeggio ai traghetti di linea, e, a Est, di un pontile della lunghezza di 100 metri e larghezza 24 metri per l'ormeggio di emergenza. A lavori terminati, la superficie complessiva delle banchine passerebbe dagli attuali 5.000 mq a circa 15.000 mq, con un significativo incremento di disponibilità globale di superfici rotabili e pedonali.

Oltre le opere a mare, il progetto prevede la sistemazione delle aree a terra, con la realizzazione di una rotatoria e di appositi percorsi, pedonali e carrabili, per gli utilizzatori.

Lo strumento urbanistico vigente nel Comune di Palau è un Programma di fabbricazione (PdF) approvato, nella sua versione originale, con deliberazione di C.C. n. 50 del 02.08.1971, decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 12362/3924 del 24.09.1971 e pubblicato sul BURAS n. 34 del 11.10.1971. Non risultano



**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

più operanti le misure di salvaguardia di cui all'articolo 12, comma 3, del DPR n. 380/2001 in riferimento al PUC adottato con deliberazione di C.C. n. 18 del 29.15.2015 e approvato con deliberazioni del Commissario Straordinario n. 113 e 116 del 07.06.2018, in quanto lo stesso è stato ritirato con deliberazione di C.C. n. 35 del 11.08.2020.

Nel Pdf vigente, l'area interessata dall'intervento "non risulta classificata", nel senso che le aree già interessate dalle banchine e quelle circostanti non risultano campite in alcun modo, mentre le nuove banchine interessano il mare. Il "porto turistico" è classificato come G1 "Servizi nautici".

In relazione al PPR, l'area interessata ricade all'interno del Bene Paesaggistico "fascia costiera" ed è indicata come "Area delle infrastrutture – Porto commerciale/turistico", disciplinate dagli articoli da 102 a 104 delle NTA. L'intervento risulta ammissibile ai sensi dell'articolo 15, comma 7.

Ai sensi dell'articolo 103 delle NTA del PPR "*Gli ampliamenti delle infrastrutture esistenti e la localizzazione di nuove infrastrutture sono ammessi se: a) previsti nei rispettivi piani di settore, i quali devono tenere in considerazione le previsioni del PPR [...]*". Posto che, allo stato attuale, non sussiste alcun obbligo di legge a dotarsi di un piano del settore per la fattispecie in oggetto, si ritiene che tale articolo non possa trovare applicazione.

Valutato quanto sopra, e analizzata la vincolistica sovraordinata in materia di governo del territorio, per quanto di competenza, si ritiene che non vi siano motivi ostativi alla realizzazione dell'opera, a condizione che:

- Il Comune proponente l'intervento proceda, prima della conclusione della procedura di VIA, a classificare tutte le aree interessate dal porto commerciale come zona G – Sottozona G "Porto commerciale" e dotare lo stesso di adeguata norma di attuazione. Ai sensi dell'articolo 20 della legge regionale n. 45/1989 tale variante si configura come "sostanziale" e dovrà seguire la procedura prevista dal comma 27 dello stesso articolo.
- Sia redatto il piano attuativo della zona G, ai sensi dell'art.3 della L.R. n. 20 del 01.07.1991. Tale piano potrà essere omesso nel caso di coincidenza della zona G con l'ambito di progetto dell'opera pubblica.

Per qualsiasi chiarimento si prega di contattare il responsabile di Settore Ing. Giorgio Speranza al 070/6064153, email: 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



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PUBLICOS

ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

08-01-00 - Direzione Generale dei Lavori Pubblici

08-01-04 - Servizio infrastrutture di trasporto e sicurezza stradale (STS)

Assessorato della Difesa Dell'Ambiente - Direzione
Generale dell'Ambiente - Servizio Valutazione Impatti
e Incidenze Ambientali
e p.c. Comune di Palau
e p.c. Direzione Generale dell'Assessorato

Oggetto: [ID: 7441] **Intervento di completamento e razionalizzazione del porto commerciale di Palau. Progetto di fattibilità tecnica ed economica generale - Procedimento di VIA – Proponente: Comune di Palau - Autorità Competente: Ministero della Transizione Ecologica (Mi.T.E.).Richiesta osservazioni - Riscontro del Servizio STS.**

Codesta Direzione, con nota n. 24440 in data 20.10.2021, in riferimento al procedimento di V.I.A. in oggetto ha richiesto a questo Ufficio di voler comunicare le considerazioni di propria competenza sulle implicazioni e sugli effetti ambientali dell'intervento in argomento.

In merito a quanto richiesto si evidenzia preliminarmente che questo Ufficio, con nota prot. n. 25376 del 06.08.2021 indirizzata al Comune di Palau, concernente l'istruttoria del progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento in argomento - atteso che lo stesso costituisce un'opera pubblica di competenza regionale ai sensi dell' art. 4, comma 2, della L.R. 13.03.2018, n. 8, e che quindi dovrà conseguire formale approvazione da parte di questo Servizio - ne ha condiviso l'impostazione generale, verificando inoltre che detto progetto è stato redatto in conformità alle previsioni della Deliberazione della Giunta Regionale n. 51 /64 del 18.12.2019, con la quale è stata finanziata, almeno fino al livello definitivo, la progettazione generale dei lavori di completamento e razionalizzazione del porto commerciale. L'accertamento istruttorio ha evidenziato talune osservazioni e prescrizioni alle quali l'Ente attuatore dovrà adempiere per il conseguimento della prevista approvazione.

In particolare, in ordine alle implicazioni ed agli effetti ambientali dell'intervento in argomento di competenza dello scrivente Servizio, si evidenzia quanto appresso riportato:

- **Elaborato A - Relazione illustrativa:** nel Paragrafo 28 si "*ipotizza*" la realizzazione di un impianto di raccolta delle acque di prima pioggia (separazione, accumulo e trattamento), riferito ad una superficie di 7.000 mq; in proposito si ritiene che la realizzazione di tale impianto sia obbligatoria, in conformità a quanto previsto dall'art. 22, lett. "n" ed "o" della Direttiva allegata alla D.G.R. n. 69/25 del



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

ASSESSORADU DE SOS TRABALLOS PUBLICOS

ASSESSORATO DEI LAVORI PUBBLICI

10.12.2008, recante la disciplina regionale degli scarichi; inoltre tale impianto dovrà essere progettato con riferimento alla totalità delle superfici carrabili destinate al transito e/o parcheggio degli automezzi del porto commerciale nella sua configurazione finale, per una superficie di oltre 9.000 mq;

nel Paragrafo 30 si prevede di realizzare le piantumazioni delle aree verdi portuali con essenze arboree e arbustive non autoctone: stante il particolare pregio ambientale e paesaggistico del contesto circostante il porto, si ritiene opportuno valutare la possibilità di impiegare essenze locali;

- **Elaborato B - Relazione giustificativa e descrittiva dell'assetto previsto:** a pag. 14 viene sommariamente descritto il previsto elemento architettonico (cosiddetto "*diaframma*") di separazione fra il piazzale dello sporgente banchinato destinato ai traffici commerciali e la banchina est, destinata prevalentemente alle imbarcazioni da traffico; in proposito si ritiene che tale corpo di fabbrica, stante la sua "*opacità visuale*" e la prevista multifunzionalità, debba essere opportunamente definito (caratteristiche costruttive, piante, prospetti e sezioni in scale adeguate), prevedendo inoltre opportune simulazioni fotografiche;
- **Elaborato F - Studio d'impatto ambientale - Sintesi non tecnica:** nel Paragrafo 2, al punto 3 viene erroneamente indicata la dismissione dell'accosto per traghetti n. 1 sul lato ovest dello sporgente banchinato; tale indicazione, originariamente prevista in una prima stesura del progetto e poi accantonata sulla scorta dei rilievi della competente Capitaneria di Porto di La Maddalena, deve quindi essere cassata.

Pertanto, questo Servizio esprime il proprio parere favorevole sul progetto in argomento, con le considerazioni sopra esposte.

Il Direttore del Servizio

Ing. Massimiliano Ponti

(firmato digitalmente)

Siglato da :

STEFANO PORCU



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

AGENTZIA REGIONALE PRO S'AMPARU DE S'AMBIENTE DE SARDIGNA
AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE DELLA SARDEGNA

ARPAS

Dipartimento di Sassari e Gallura

TIT. I.I Fasc. 402/2021

- Regione Autonoma della Sardegna
Assessorato della Difesa dell'Ambiente
Direzione Generale dell'Ambiente
Servizio Valutazioni Impatti e Incidenze
Ambientali
difesa.ambiente@pec.regione.sardegna.it

Oggetto: [ID: 7441] Intervento di completamento e razionalizzazione del porto commerciale di Palau. Procedimento di VIA. Proponente Comune di Palau - Autorità Competente: Ministero della Transizione Ecologica (Mi.T.E.). Invio osservazioni

Si trasmettono in allegato alla presente le osservazioni del Dipartimento Sassari e Gallura, relativamente alla procedura di V.I.A. per il progetto in oggetto.

Distinti saluti,

A. Cossu (079 2835321)

La Direttrice del Dipartimento

Rosina Anedda*

* documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del Decreto Legislativo 82/2005



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

AGENZIA REGIONALE PRO S'AMPARU DE S'AMBIENTE DE SARDIGNA
AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE DELLA SARDEGNA

ARPAS

Dipartimento Sassari e Gallura

Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale

relativo a “Intervento di completamento e razionalizzazione del
porto commerciale di Palau.

Proponente: Comune di Palau

Autorità Competente: Ministero della Transizione Ecologica (MiTE)

ID: 7441

Protocollo Partenza N. 43180/2021 del 03-12-2021
Allegato 1 - Copia Documento

ARPAS

Dicembre 2021

Indice

1. PREMESSA	3
2. Informazioni Generali	3
3. Informazioni tecniche	3
4. Documentazione di riferimento	4
5. Osservazioni	4
5.1. Incremento del traffico nautico	4
5.2. Modellizzazione meteo-marina	5
5.3. Biocenosi marine	7
5.4. Utilizzo di massi da scogliera	7
5.5. Destinazione delle terre e rocce	8
5.6. Gestione depositi temporanei	8
5.7. Progetto di Monitoraggio Ambientale	8
6. CONCLUSIONI	9

1. PREMESSA

Il documento riporta le osservazioni del Dipartimento di Sassari e Gallura dell'ARPA Sardegna, ai sensi della Delibera 34/33 del 07/08/2012, in merito alla Procedura di VIA relativa a “Intervento di completamento e razionalizzazione del porto commerciale di Palau”. Proponente: Comune di Palau. Autorità Competente: Ministero della Transizione Ecologica (ID: 7441).

Il presente documento di osservazioni è reso quale valutazione tecnica per gli aspetti ambientali di competenza dello scrivente, riferita al procedimento nel quale si inserisce, in concorso con altri pareri resi dagli altri soggetti coinvolti e in tale ottica non riveste alcun carattere vincolante per l'amministrazione chiamata all'emissione del titolo abilitativo o dell'atto finale.

2. INFORMAZIONI GENERALI

Tipo di intervento	L'intervento rientra nelle fattispecie di applicazione di cui al punto 11 dell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006
Proponente intervento:	Comune di Palau
Comune:	Palau
Provincia:	Provincia di Sassari – Olbia Tempio
Attività:	Interventi in area portuale

Con nota prot. ARPAS n. 36822 del 20/10/2021 il Servizio Valutazione Impatti e Incidenze Ambientali della Direzione Generale dell'Assessorato della Difesa dell'Ambiente della RAS ha richiesto all'Ente scrivente di comunicare le proprie osservazioni circa l'intervento di cui trattasi.

3. INFORMAZIONI TECNICHE

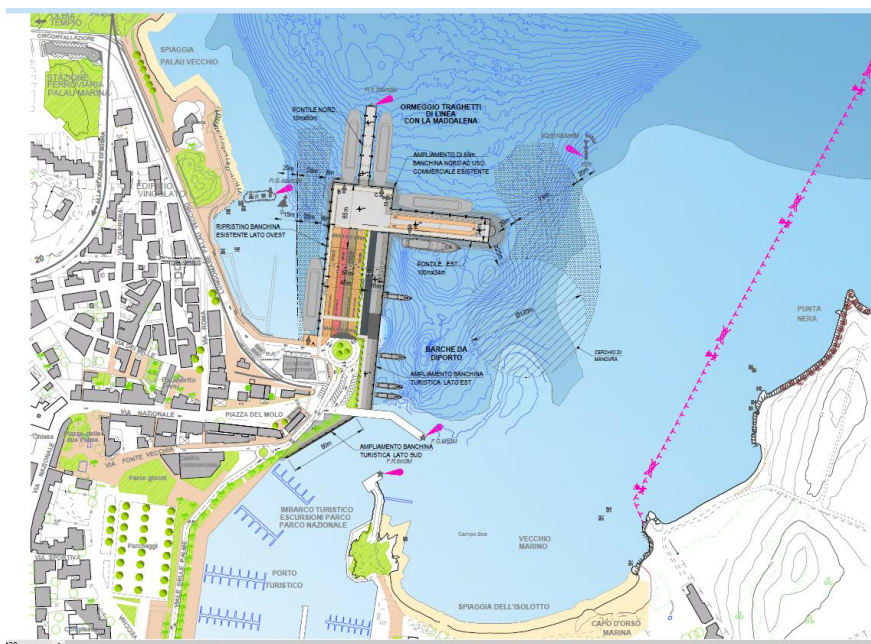
L'intervento prevede:

- a) ampliamento di circa 65 m dell'attuale banchina verso nord per la realizzazione di n. 2 accosti delle unità da traffico da e per l'isola de La Maddalena in testata al nuovo sporgente nord di banchina e con un pontile nord di attracco, collocato in asse alla banchina esistente, avente lunghezza di 80 m;
- b) realizzazione di un pontile est su scogliera, perpendicolare alla nuova banchina, di lunghezza pari a circa 100 m e larghezza pari a 24 m per la realizzazione di n. 1 attracco di emergenza e per la protezione della darsena;

Procedimento di VIA Statale per "intervento di completamento e razionalizzazione del porto commerciale di Palau".

- c) ampliamento di circa 16 m dell'attuale banchina verso est in modo da inglobare l'attuale dente e realizzare un nuovo spazio di banchina, funzionalmente collegato al porto turistico e da destinare alle barche da traffico;
- d) ampliamento di circa 80 m della banchina turistica lato sud.

È previsto l'utilizzo di 181.346 tonnellate di massi da scogliera che verranno trasportati via mare dal Porto di Olbia e provenienti da cave presenti in comune di Luogosanto. E' prevista la posa di 107 pali trivellati/infissi con diametro compreso tra 800 e 1800 mm e sviluppo verticale entro i 20 metri. La perforazione dei pali porterà alla produzione di 2405 m³ di materiale marino.



Progetto

4. DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

La documentazione tecnica di riferimento è stata resa disponibile dall'autorità competente (Ministero della transizione ecologica) sul proprio sito all'indirizzo:

<https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8036/11820>

5. OSSERVAZIONI

5.1. Incremento del traffico nautico

L'opera è giustificata dalla risoluzione delle evidenti criticità di gestione dell'ingente flusso di passeggeri in transito (~1.500.000/anno) ma i previsti ammodernamenti non risolvono il problema dei parcheggi e del sovraccarico del traffico veicolare con i relativi impatti ambientali in particolare sulla

Procedimento di VIA Statale per "intervento di completamento e razionalizzazione del porto commerciale di Palau".

componente atmosfera. Gli impatti relativi alla realizzazione del banchinamento destinato ad ospitare fino a 15 grossi natanti da 100-1000 tsl non vengono valutati. Si ritiene pertanto opportuna un'analisi approfondita finalizzata a valutare le implicazioni ambientali dirette e indirette di quest'ultimo intervento sulle diverse componenti ambientali e cumulativamente sulla capacità di carico del sistema ambientale e infrastrutturale in area vasta.

Infatti, limitrofo al porto di Palau insiste il Parco Nazionale dell'Arcipelago della Maddalena, il Sito di Interesse Comunitario ITB010008, la Zona di Protezione Speciale ITB010008, l'IBA 170M. A mare è presente l'Habitat 1120* Praterie di Posidonia. Il tratto a mare è inserito all'interno del Santuario Pelagos, un'Area Specialmente Protetta d'Importanza Mediterranea (ASPIM) istituita per la protezione dei mammiferi marini nel Mediterraneo.

Si evidenzia come la pressione antropica costiera nell'intera area incida già in maniera sistematica con distruzione, degrado e frammentazione di habitat, diffusione di specie aliene, diminuzione di specie faunistiche e floristiche, così come emerge dai Piani di Gestione dei SIC/ZPS, ma anche dall'analisi SWOT già effettuata dal Comune di La Maddalena nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica del Piano di Utilizzo dei Litorali, ambiti territoriali questi legati in maniera diretta all'incremento del traffico nautico previsto in progetto che costituisce fonte di impatto anche in area vasta.

5.2. Modellizzazione meteo-marina

Nell'Allegato C – RAPPORTO METEOMARINO, a pag. 42 e successive, vengono condotte alcune considerazioni sui possibili effetti prodotti dalle nuove opere portuali sull'assetto degli accumuli detritici di spiaggia presenti nella rada di Palau. In particolare, nella sezione in parola vengono formulate le seguenti asserzioni:

- le spiagge presenti non derivano da processi distributivi regolati da dinamiche costiere ma risultano da materiali stanziali prodotti in situ;
- nel segmento costiero comprendente la spiaggia ad est del porto turistico le nuove opere determineranno un'ulteriore contenimento dei valori di energia incidente.

Tali valutazioni risultano supportate da una trattazione di natura prettamente energetica, basata sulla determinazione della profondità di chiusura.

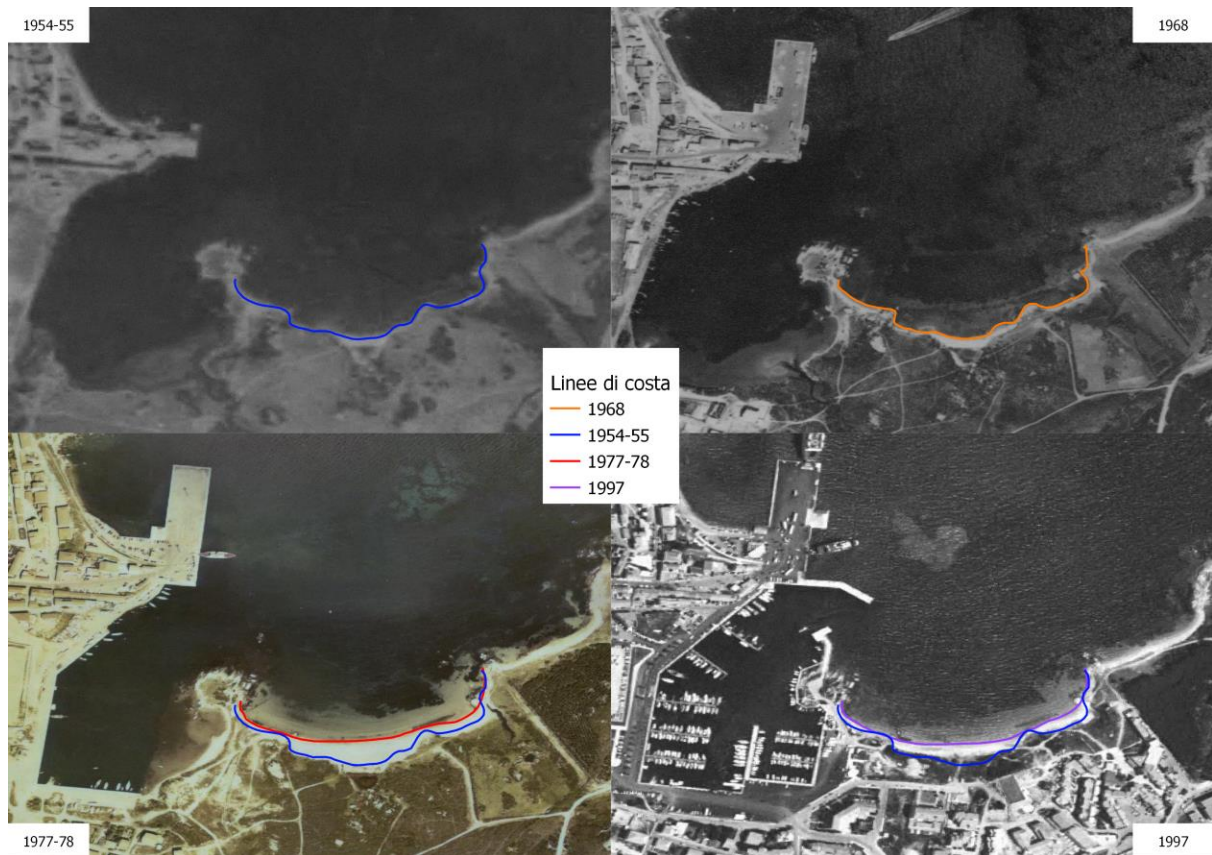
Si ritiene che l'approccio di cui sopra sia incompleto e non tenga in considerazione alcuni aspetti rilevanti e caratteristici dell'area. In particolare, con esplicito riferimento alla spiaggia ad est del porto turistico, si rileva quanto segue:

La conformazione attuale del litorale pare strettamente connessa alle opere portuali realizzate nel corso degli anni. In particolare, dal confronto delle foto aeree disponibili sul Geoportale della Regione Sardegna (per altro riportate anche nello SIA) risulta evidente come alla realizzazione del molo negli anni '60 abbia fatto seguito l'accrescimento della spiaggia. Tale accrescimento difficilmente può



Procedimento di VIA Statale per “intervento di completamento e razionalizzazione del porto commerciale di Palau”.

essere ascritto a fenomeni di deposito provenienti dalla terra ferma principalmente poiché assenti, nell'area, dinamiche fluviali od eoliche in grado di garantire qualsivoglia apporto di materiale. Inoltre, tale variazione è riconoscibile unicamente nel tratto di litorale immediatamente attiguo all'imboccatura del porto, con un avanzamento di oltre 10 metri della linea di riva, mentre nella sua prosecuzione verso est (non influenzabile per posizione relativa e distanza dall'infrastruttura portuale) appare sostanzialmente immutata nel corso degli anni.



L'approccio adottato, inoltre, non tiene conto delle variazioni indotte alle attuali condizioni di equilibrio della spiaggia, dalla mutata direzione di incidenza del moto ondoso dovuta ai fenomeni rifrazione e diffrazione indotti principalmente dal nuovo molo orientato perpendicolarmente al preesistente, con conseguenti influenze sugli equilibri di trasporto dei sedimenti long shore e cross shore. Le opere descritte possono indurre significative variazioni della batimetria nell'area compresa tra la banchina turistica lato sud e il pontile est nella quale è presente un canale di erosione sottomarina (tavola planimetria generale S16141-PP-TV09_1 e tavola S16141-PP-TV10_1).

La scala di studio è tale, inoltre, da non porre in risalto la presenza di alcune rilevanti singolarità della batimetria dell'area. Tra queste, si segnala primariamente la presenza della secca denominata “delle Piagge”, la quale si trova a poco più di 100 metri dal limitare est della banchina est in progetto. La presenza della secca e il restringimento del braccio di mare che si verrà a creare tra quest'ultima e la nuova banchina possono generare modifiche sia sull'assetto idrodinamico e sedimentologico che sulla stabilità delle spiagge limitrofe, ma anche sul traffico nautico in particolare per le imbarcazioni medio grandi, con un aggravio di rischio di incidenti e conseguenti ripercussioni ambientali.

Procedimento di VIA Statale per “intervento di completamento e razionalizzazione del porto commerciale di Palau”.

Si ravvisa, pertanto, la necessità che l'analisi venga approfondita con esplicito riferimento a predetta problematica e, conseguentemente, vengano considerati ed attentamente valutati eventuali scenari evolutivi del litorale anche con riferimento alla funzionalità e fruibilità tanto del medesimo quanto dell'attiguo porto turistico, oltre che ad escludere l'eventuale necessità di interventi successivi come dragaggi o ripascimenti. Chiaramente tale approfondimento dovrà essere svolto con riferimento all'intera caratterizzazione anemologica dell'area e non solo del vento dominante, e tenendo conto di tutti gli elementi previsti nella configurazione progettuale finale, quindi anche del prolungamento verso nord.

Non risulta, inoltre, trattato il tema degli scambi idrici tra il porto turistico ed il resto della baia. L'approfondimento proposto circa le correnti marine (rif. Allegato C – RAPPORTO METEOMARINO, a pag. 47), approccia il problema ad una scala maggiore rispetto a quella del progetto, e di insufficiente dettaglio per le finalità dello studio, ed accenna unicamente a deboli correnti di richiamo in corrispondenza della rada di Palau. Si ritiene necessario che predetto aspetto venga approfondito, al fine di verificare il corretto ricambio delle acque del porto turistico (ossia dello specchio d'acqua a sud dell'imbarco dei traghetti) anche a seguito dell'inserimento dell'opera in progetto.

5.3. Biocenosi marine

Stante quanto osservato al punto 5.1 si ritiene opportuno che la caratterizzazione della componente venga effettuata in un buffer più ampio della sola area di intervento, ricomprendendo l'area di cui al punto precedente, per le ovvie correlazioni tra regime correntometrico e sedimentologico e distribuzione degli habitat marini.

5.4. Utilizzo di massi da scogliera

La realizzazione delle scogliere avverrà utilizzando 181.346 tonnellate di massi che verranno trasportati via mare dal Porto di Olbia e provenienti da cave presenti in comune di Luogosanto. Tale scelta è condivisibile per quanto concerne il riutilizzo degli sfridi di cava, ma è opinabile la dichiarazione del Proponente circa la scelta di trasporto via mare asserito meno incidente sugli impatti in atmosfera rispetto al trasporto via terra. In realtà il trasporto via mare amplifica gli impatti sulla componente in quanto non viene considerato che è comunque necessario il trasporto via terra da Luogosanto al Porto di Olbia. Tale trasferimento, per altro, risulta anche maggiormente impegnativo verso il porto di Olbia (circa 40 km) che non direttamente verso il porto di Palau (28 km).

Inoltre dovranno essere specificate le modalità di sversamento (direttamente da automezzi, chiatta e/o posizionati con attrezzature opportune).

Si ritiene necessario che tutta la fornitura dei massi, prima del posizionamento sul fondale marino sia caratterizzata e certificata con le metodiche enunciate nella Norma EN 13833-1:2003, in quanto i massi per scogliera devono rispondere ai requisiti essenziali di compattezza, omogeneità, durabilità;

Procedimento di VIA Statale per "intervento di completamento e razionalizzazione del porto commerciale di Palau".

essere esenti da giunti, fratture e piani di sfaldamento, e risultare inoltre inalterabili all'acqua di mare e al gelo e puliti da eventuali residui di lavorazione.

Si rammenta che il misto di cava (o tout-venant) eventualmente utilizzato nei nuclei di scogliere, rinfianchi, riempimenti e simili, deve essere di dimensioni comprese tra 0,02 cm e 50 cm, non solubile, privo di frazioni limose o argillose e di sostanze organiche.

5.5. Destinazione delle terre e rocce

Relativamente alla gestione delle terre e rocce da scavo, si rileva come il progetto preveda la realizzazione di, complessivamente, 107 pali trivellati/infissi con diametro compreso tra 800 e 1800 mm e sviluppo verticale entro i 20 metri. Nel progetto non viene fornita alcuna indicazione circa il volume di materiale di risulta prodotto da tale attività, le pratiche gestionali che si intende adottare per la raccolta, lo stoccaggio e l'eventuale riutilizzo o smaltimento del medesimo ai sensi del DM 120/2017. Si rammenta, pertanto, la necessità che si provveda ad un approfondimento in tal senso, da estendere, inoltre, ad ogni ulteriore eventuale fonte di produzione di terre e rocce da scavo.

5.6. Gestione depositi temporanei

Relativamente alla gestione dei depositi temporanei di materiale escavato all'interno del cantiere o trasportato sul posto per la realizzazione delle opere in oggetto, stante il valore assoluto delle grandezze in gioco, si rammenta la necessità di un approfondimento circa i luoghi e le modalità di gestione con esplicito riferimento ai possibili impatti indotti sulle diverse componenti ambientali.

5.7. Progetto di Monitoraggio Ambientale

Si richiede la stesura del Progetto di Monitoraggio Ambientale nella fase di progettazione esecutiva a valle delle indicazioni/prescrizioni/modifiche che verranno impartite nella attuale procedura. Il Progetto dovrà ricomprendere il monitoraggio della componente Atmosfera, Ecosistema Marino (stato chimico-fisico e componente biologica, bioaccumulo di metalli e IPA), Suolo (andamento evolutivo delle spiagge emerse e sommerse, linea di riva, batimetria della fascia attiva e rilievi granulometrici) anche attraverso correntometri accoppiati a trappole di sedimento. Il monitoraggio dovrà essere effettuato ante operam a ridosso dell'apertura del cantiere, durante le attività di cantiere e in fase di esercizio.

In detto Piano dovranno essere indicati i presidi ambientali che si intende adottare per il contenimento della torbidità riconducibili alle attività di cantiere, in particolare movimentazione - deposizione dei massi da scogliera, perforazione dei pali ecc. Inoltre dovranno essere indicati su una tavola in scala adeguata la posizione dei punti di monitoraggio a mare e relativa strumentazione di acquisizione dati.

Il Progetto andrà redatto e sottoposto a questa Agenzia per una valutazione e condivisione.

Procedimento di VIA Statale per “intervento di completamento e razionalizzazione del porto commerciale di Palau”.

6. CONCLUSIONI

Si propongono gli approfondimenti di cui alla sezione precedente.

I Funzionari Istruttori

A. Cossu*
G. Cherchi*
G. Canu*

La Direttrice del Dipartimento

Rosina Anedda*

** documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi del Decreto Legislativo 82/2005*

ARPAS
Protocollo Partenza N. 43180/2021 del 03-12-2021
Allegato 1 - Copia Documento





**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 tutela del paesaggio Sardegna settentrionale Nord Est

TRASMESSA VIA PEC

- > DIREZIONE GENERALE DELL'AMBIENTE
PEC: difesa.ambiente@pec.regione.sardegna.it

E, P.C.
- > SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E
PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI SASSARI E NUORO
PEC: mbac-sabap-ss@mailcert.beniculturali.it
- > SERVIZIO PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA E
URBANISTICA
PEC: eell.urb.pianificazione@pec.regione.sardegna.it
- > COMUNE DI PALAU
PEC: protocollo@pec.palau.it

Oggetto: Pos. 1768/98

**[ID: 7441] Intervento di completamento e razionalizzazione del porto commerciale di Palau.
Procedimento di VIA.**

Proponente: Comune di Palau

Autorità Competente: Ministero della Transizione Ecologica (Mi.T.E.).

Osservazioni.

Con riferimento alla nota di codesta Direzione Generale (prot. 24440 del 20/10/2021) acquisita agli atti di questo Servizio al prot. 52352 con la quale si chiede di esprimere il proprio parere in merito all'intervento in oggetto, per quanto di competenza dello scrivente Servizio, richiamato quanto già rappresentato nella nota prot. 2774 del 22/01/2020, si fa presente quanto segue.

Per quanto concerne il quadro dei vincoli paesaggistici, si rileva che:

- gli interventi sono situati in prossimità delle aree oggetto di provvedimento di dichiarazione di notevole interesse pubblico ex L 1497/1939, ossia il DM 12/05/1966 (GU 197 del 09/08/1966), il quale esclude "*la zona demaniale marittima costituente le banchine portuali*";
- le aree sono vincolate ex art.134, comma 1, lett. b) del D. lgs 42/2004 giacché ricadono nella fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia e lett. c) in quanto ubicate all'interno della "fascia costiera" (art.17, c.3, lett. a, NTA PPR) bene paesaggistico individuato ai sensi dell'art.143, comma 1, lett. d);
- le opere afferiscono all'ambito di paesaggio costiero n.17 – Gallura costiera nord–orientale (Cartografia 1 : 25000: F.428-IV) del Piano Paesaggistico Regionale;
- le aree a terra sono classificate come "Aree delle infrastrutture" e disciplinate dagli artt.102 – 104 delle relative NTA.

Le soluzioni di intervento prevedono:

- Il prolungamento delle attuali banchine verso nord al fine di implementare la disponibilità degli spazi di sosta e di manovra;
- la realizzazione di accosti sicuri per le unità da traffico da e per l'Isola di la Maddalena, e più precisamente n.2 accosti fissi d'esercizio oltre a n. 1 accosto di emergenza;



**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 tutela del paesaggio Sardegna settentrionale Nord Est

- la dismissione dell'accosto n.1, lato ovest e la realizzazione di scogliere frangiflutti per poter utilizzare lo specchio d'acqua come darsena turistica;
- la creazione, sul lato est del porto, di una darsena per l'utilizzo della banchina da parte di natanti di dimensioni 40/60 m.

Nello specifico, l'intervento di completamento e razionalizzazione del porto commerciale di Palau, comprende:

- a) l'ampliamento di circa 65m dell'attuale banchina verso nord per la realizzazione di n.2 accosti delle unità da traffico da e per l'isola de La Maddalena in testata al nuovo sporgente nord di banchina e con un pontile nord di attracco, collocato in asse alla banchina esistente, avente lunghezza di 80m;
- b) la realizzazione di un pontile est su scogliera, perpendicolare alla nuova banchina, di lunghezza pari a circa 100m e larghezza pari a 24 m per la realizzazione di n.1 attracco di emergenza e per la protezione della darsena.
- c) l'ampliamento di circa 16m dell'attuale banchina verso est in modo da inglobare l'attuale dente e realizzare un nuovo spazio di banchina, funzionalmente collegato al porto turistico e da destinare alle barche da traffico.
- d) l'ampliamento di circa 80m della banchina turistica lato sud.

Dal confronto fra la Tav. PLANIMETRIA ATTUALE DI DETTAGLIO DEL PORTO E CENTRO URBANO e la PLANIMETRIA GENERALE DI PROGETTO si rilevano una serie di interventi accessori di viabilità, arredo urbano e sistemazione a verde che non sono meglio specificati negli altri elaborati.

Preso atto della nota 58705 del 23/11/2021 del Servizio pianificazione paesaggistica e urbanistica, che accerta l'ammissibilità degli interventi ai sensi dell'art. 15, comma 7 delle N.T.A. del P.P.R., questo Servizio, nel richiamare quanto già evidenziato nella nota prot. 2774 del 22/01/2020, comunica che in linea generale l'intervento in esame dal punto di vista paesaggistico non comporta criticità tali da renderlo incompatibile con il contesto in cui si colloca o con le esigenze di tutela dell'ambito vincolato.

Tuttavia il progetto non presenta un livello di approfondimento adeguato per poter esprimere un parere definitivo sullo stesso, mancando una serie di elaborazioni progettuali di dettaglio necessarie al fine di poter valutare adeguatamente le opere.

Pertanto lo scrivente Servizio si esprimerà definitivamente ai sensi dell'art.146 del D. Lgs 42/2004 per il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica su un progetto di maggior dettaglio.

Il sostituto del Direttore del Servizio
(ex art.30, comma 5, L.R. n.31 del 13.11.1998)
Arch. Mauro carboni
(firmato digitalmente ai sensi del d.lgs. n.82/05)

SETTORE PIANI PROGRAMMI OO.PP.
E INTERVENTI DI GRANDE IMPATTO
Responsabile: Ing. P. Tanas
Funzionario Istruttore: Dott. A. Floris



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: 7441] **Intervento di completamento e razionalizzazione del porto commerciale di Palau. Procedimento di VIA. Comunicazione procedibilità istanza, pubblicazione documentazione, e Responsabile del procedimento. Proponente Comune di Palau - Autorità Competente: Ministero della Transizione Ecologica (Mi.T.E.). Osservazioni.**

In riferimento alla nota prot. n. 24440 del 20/10/2021 (Prot. Ass.to Trasporti n. 14839 del 20/10/2021) con la quale questo Assessorato è stato invitato a voler trasmettere, per quanto di competenza, le proprie considerazioni sulle implicazioni e sugli effetti ambientali dell'intervento, al fine di consentire alla Direzione Generale dell'Ambiente di formulare le osservazioni regionali nell'ambito del procedimento in corso, si rappresenta quanto segue.

L'intervento in oggetto prevede il completamento e la razionalizzazione del porto commerciale di Palau, che allo stato attuale comprende un grande molo (sorgitore) di forma rettangolare, per l'attracco dei traghetti che collegano Palau a La Maddalena ed al suo arcipelago, oltre ad un molo di sopraflutto.

La proposta progettuale rappresenta una soluzione, anche se non completamente risolutiva, di alleggerimento di alcuni aspetti del disagio dovuto al ruolo di Palau nella sua funzione di principale porta d'accesso al sistema balneare e ambientale delle isole dell'arcipelago di La Maddalena e, più in generale delle Bocche di Bonifacio.

La banchina del porto commerciale necessita di diversi interventi a causa di una serie di criticità, delle quali le principali consistono nella ridotta lunghezza degli accosti (il traghetto in sosta "sporge" rispetto alla lunghezza della banchina) e la presenza di soli due accosti "sicuri" (l'accosto n. 1 ed il n. 4), in quanto l'ormeggio alla scassa n. 2 non è in grado di offrire alcun riparo.

Gli obiettivi delle soluzioni di intervento per il "Completamento e Razionalizzazione del Porto Commerciale di Palau" sono i seguenti:

- il prolungamento delle attuali banchine verso nord al fine di implementare la disponibilità degli spazi di sosta e di manovra;
- la realizzazione di accosti sicuri per le unità da traffico da e per l'Isola di la Maddalena, e più



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

precisamente n.2 accosti fissi d'esercizio oltre a n. 1 accosto di emergenza;

- la dismissione dell'accosto n.1, lato ovest e la realizzazione di scogliere frangiflutti per poter utilizzare lo specchio d'acqua come darsena turistica;
- la creazione, sul lato est del porto, di una darsena per l'utilizzo della banchina da parte di natanti di dimensioni pari a 40/60 m.

L'assetto finale del porto prevede:

- a) l'ampliamento di circa 65 m dell'attuale banchina verso nord per la realizzazione di n. 2 accosti delle unità da traffico da e per l'isola di La Maddalena in testata al nuovo sporgente nord di banchina e con un pontile nord di attracco, collocato in asse alla banchina esistente, avente lunghezza di 80 m;
- b) la realizzazione di un pontile est su scogliera, perpendicolare alla nuova banchina, di lunghezza pari a circa 100 m e larghezza pari a 24 m per la realizzazione di n. 1 attracco di emergenza e per la protezione della darsena;
- c) l'ampliamento di circa 16 m dell'attuale banchina verso est in modo da inglobare l'attuale dente e realizzare un nuovo spazio di banchina, funzionalmente collegato al porto turistico e da destinare alle barche da traffico;
- d) l'ampliamento di circa 80 m della banchina turistica lato sud.

Negli elaborati progettuali è riportato che *"Il progetto si inserisce nella contestuale riqualificazione del fronte mare centrale, cercando di interrompere il meno possibile il distacco tra la costa est (Capo d'Orso, Istintinu, P. Nera, l'Isolotto) e la costa ovest (Palau vecchio, Porto Faro, Valdiola, rada di Mezzo Schifo o della Sciumara, porto Rafael, punta Sardegna)."* L'obiettivo futuro è quello di costituire un polo di scambio con alta sostenibilità: traghetto – bici – sharing mobility – bus (TPL) – Trenino verde.

Dall'analisi della documentazione disponibile sul sito del Mi.T.E. è emerso che le opere in progetto interessano l'infrastruttura portuale di interesse regionale che è adibita all'attracco di traghetti che effettuano i collegamenti di linea con le isole minori, di competenza dell'Assessorato dei Trasporti, ai sensi dell'art. 22 della L.R. n. 1 del 07/01/1977.

Come indicato nell'elaborato "S.I.A. Sintesi non tecnica" del progetto in esame *"(...) il PRT prevede il completamento delle opere portuali programmate dai rispettivi organi di gestione che risultano coerenti con le funzioni e le specializzazioni indicate nel PRT stesso. Pertanto il progetto si pone in posizione di coerenza con quanto previsto nel PRT (...)"*.



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Nel medesimo elaborato sopra citato è stata effettuata la valutazione dei principali impatti ambientali e in merito all'“Assetto territoriale e Trasporti” è riportato che *“La fase di funzionamento dell'impianto produce effetti positivi a carico dell'assetto territoriale e dei trasporti. La nuova struttura servirà a rendere più funzionale il porto commerciale contribuendo alla sicurezza degli attracchi e alla razionalizzazione delle operazioni di imbarco dei veicoli. La stessa viabilità locale sarà resa più fluida dagli interventi previsti sulla viabilità di accesso al porto commerciale. Il progetto non prevede né provoca incrementi del traffico veicolare e si propone di snellire le operazioni connesse agli imbarchi ed alla gestione del traffico commerciale.”*

Per quanto di competenza dell'Assessorato dei Trasporti si evidenzia che il Porto di Palau garantisce attualmente il collegamento marittimo con La Maddalena. Infatti, come anche rappresentato nel Piano Regionale dei Trasporti (PRT) approvato dalla Giunta Regionale con delibera n. 66/23 del 27/11/2008, a causa della particolare ubicazione dello scalo e dei suoi limiti infrastrutturali e di accessibilità, a meno di importanti interventi infrastrutturali futuri, lo scenario del PRT prevedeva l'assenza di collegamenti marittimi esterni con i porti della Penisola, e il mantenimento della sola funzione di scalo per i collegamenti con l'Isola di La Maddalena. Allo stato attuale si evidenzia che è in fase di redazione anche il nuovo Piano Regionale dei Trasporti.

Per quanto riguarda l'attiguo porto turistico, invece, si ricorda che nel Piano Regionale della Rete di Portualità Turistica, attualmente in corso di redazione, di cui alla DGR n. 47/52 del 24/09/2020, recante la presa d'atto degli elaborati facenti parte del Piano e la direttiva per la prosecuzione delle attività, è previsto per il porto di Palau il potenziamento (realizzazione di nuove opere o modifica di opere esistenti, esterne ed interne, con ampliamento dello specchio acqueo esistente maggiore o uguale al 10% di quello esistente e/o introduzione di nuove funzioni/attività rispetto a quelle presenti).

Si evidenzia, inoltre, che per il porto di Palau è attualmente in corso di redazione il Piano regolatore portuale, recentemente sottoposto al tavolo di indirizzo di cui all'art. 15 dell'allegato alla D.G.R. 63/22 del 25 /11/2016, nel quale è coinvolto anche il Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti.

A tal proposito si evidenzia la coerenza del progetto con la zonizzazione prevista nel PRP, finalizzata a potenziare la capacità di accoglienza ed a razionalizzare l'assetto spaziale e funzionale dell'ambito portuale.

Si sottolinea, tuttavia, che una simile trasformazione planimetrica della parte commerciale del porto, con l'avanzamento a nord della testata e la realizzazione dei nuovi accosti potrebbe comportare una maggiore



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

esposizione al moto ondoso e ai venti dominanti. Inoltre, si verrebbe a creare un allontanamento degli accosti dall'attuale stazione marittima.

In relazione alla problematica degli effetti del moto ondoso e del vento sui traghetti di linea, e con riferimento alla sicurezza delle manovre di accosto e alla sicurezza delle operazioni commerciali (imbarco /sbarco di passeggeri e veicoli) con nave regolarmente ormeggiata, si prende atto di quanto rappresentato nell'elaborato "C) Rapporto Meteomarinò", dove è riportato che *"(...) L'elaborazione ha consentito di ottenere conferma del fatto che, gli specchi acquei interessati dalle manovre di accosto e attracco delle unità navali adibite al servizio traghetti non risultano in alcun modo interessate da agitazioni residue comunque provenienti dagli ambiti marini esterni all'arcipelago. Si dovrà pertanto tener conto unicamente dei moti ondosi prodotti nell'ambito degli specchi acquei confinati dall'arcipelago e la costa sarda. (...)".*

Sempre in merito alla sicurezza della navigazione, si suggerisce di valutare con attenzione gli effetti di potenziali interferenze del traffico dei traghetti di linea in arrivo e partenza con il traffico diportistico, specialmente nei periodi di maggiore flusso turistico, che andrebbe dal nuovo banchinamento tra la testata della banchina commerciale e il sopraflutto dell'attuale porto turistico.

Inoltre, l'avanzamento a nord dei nuovi accosti potrebbe peggiorare significativamente l'accessibilità all'imbarco dei passeggeri senza auto, specialmente in presenza di condizioni climatiche sfavorevoli. A tal proposito è raccomandabile un approfondimento di tale problematica, esteso anche per gli aspetti della sicurezza degli spostamenti pedonali dalla stazione marittima alle nuove banchine in testata.

A tal proposito, si prende atto che negli elaborati progettuali è indicato che si prevede la realizzazione di un percorso pedonale protetto destinato ai passeggeri senza auto, per il raggiungimento dei punti d'imbarco. In particolare *"si prevede che l'agevolazione al viaggiatore privo di auto possa venire ottenuta mediante un percorso protetto eventualmente meccanizzato con tapis roulant ovvero sostituito con un impianto di navetta a trazione elettrica su rotaia percorrente il tragitto con adatta velocità e frequenza."*

Per quanto riguarda l'accesso al molo delle auto da imbarcare, al fine di migliorare la gestione degli ingressi e delle uscite, si è prevista la realizzazione di una rotatoria del diametro di circa 35 m, a lato della stazione marittima; dove attualmente insiste un parcheggio, si è realizzata l'area destinata alla sosta dei bus ARST; sul prolungamento della Via delle Palme prima della rotatoria di nuova realizzazione sono stati ricavati 25 parcheggi per auto, contro i circa 40 attualmente disponibili.

Il grado di dettaglio del progetto non consente la verifica delle condizioni di ingresso e uscita dei mezzi dalla rotatoria di nuova realizzazione, né di valutare eventuali problematiche connesse alla percorribilità da parte degli autobus che presentano aree spazzate in curva significative. Risulta inoltre opportuno verificare



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

l'adeguato dimensionamento delle aree destinate al parcheggio autovetture che risultano diminuite rispetto alle disponibilità attuali. Le criticità riscontrate dovranno essere oggetto di puntuale verifica nello sviluppo dei successivi livelli progettuali.

In conclusione, per quanto di competenza dell'Assessorato dei Trasporti, si ritiene che il progetto in esame possa produrre le implicazioni e gli effetti ambientali sopra descritti. Si raccomanda un attento studio delle potenziali interferenze del traffico dei traghetti di linea in arrivo e partenza dalle nuove banchine con il traffico diportistico, e si concorda nella scelta di prestare particolare attenzione agli aspetti della sicurezza degli spostamenti pedonali dalla stazione marittima alle nuove banchine.

Si richiede inoltre l'espletamento delle necessarie verifiche sopra esposte, con riguardo agli approfondimenti progettuali.

Il Direttore del Servizio

Ing. Pierandrea Deiana

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

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

Settore Pianificazione strategica, infrastrutture aeroportuali, intermodali e trasporti. su gomma/Geom. A Atzori

Settore Pianificazione strategica, infrastrutture aeroportuali, intermodali e trasporti. su gomma/Resp. Ing. M. Marinelli

Siglato da :

ENRICA CARRUCCIU

MICHELA MARINELLI



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

AGENZIA REGIONALE PRO S'AMPARU DE S'AMBIENTE DE SARDIGNA
AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE DELLA SARDEGNA
ARPAS

Direzione Tecnico Scientifica
Servizio Controlli, Monitoraggio e Valutazione Ambientale
Servizio Agenti Fisici

Fascicolo 2021 - 677.502

➤ Regione Autonoma della Sardegna
Assessorato Difesa Ambiente
Direzione Generale dell'Ambiente
Servizio Valutazioni Impatti e Incidenze Ambientali
Direttore Daniele Siuni
Via Roma, 80 - 09121 Cagliari
Pec: difesa.ambiente@pec.regione.sardegna.it

Oggetto: [ID: 7441] Intervento di completamento e razionalizzazione del porto commerciale di Palau. procedimento di VIA. Comunicazione procedibilità istanza, pubblicazione documentazione, E Responsabile del Procedimento. Proponente Comune Di Palau - Autorità Competente: Ministero della Transizione Ecologica (MI.T.E.). Trasmissione Osservazioni - Cod. Attività E9.1.1.5

In relazione al procedimento in oggetto, la presente si trasmettono le osservazioni che discendono dall'esame degli allegati progettuali trasmessi inerenti l'estensione in prolungamento del sito di attracco della linea Palau La Maddalena.

Dall'Allegato "G Studio Acustico" si evince che il Comune di Palau, ad oggi, non ha ancora adottato la Classificazione Acustica del territorio Comunale e pertanto il TCA, come disposto nella DGR 62/9-2008 (Parte IV, art. 3 lettera e), ipotizza che in sede di classificazione acustica l'area in esame possa essere inserita nella classe acustica IV.

Per fotografare il clima acustico allo stato attuale il TCA ha effettuato una serie di rilievi fonometrici a lungo termine (1 Settimana). indirizzando la scelta dei siti in funzione della distanza dalle sorgenti rumorose (attracco, sbarco/imbarco veicoli).

I monitoraggi hanno fatto registrare nel sito più prossimo all'area di manovra portuale, individuato nella Stazione Marittima, livelli che eccedono i limiti della classe acustica ipotizzata, mentre non hanno rilevato criticità rispetto ai ricettori abitativi che sono stati individuati nell'area in parola.

Si osserva che, assumendo il lavoro sin qui svolto come necessario ad effettuare la successive comparazioni, quanto proposto renda un quadro esaustivo dell'attuale situazione acustica, determinata



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

AGENZIA REGIONALE PRO S'AMPARU DE S'AMBIENTE DE SARDIGNA
AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE DELLA SARDEGNA
ARPAS

Direzione Tecnico Scientifica
Servizio Controlli, Monitoraggio e Valutazione Ambientale
Servizio Agenti Fisici

Fascicolo 2021 - 677.502

dall'attività portuale, senza però quantificare i benefici che si avranno, dal punto di vista dell'impatto acustico, con l'avanzamento del punto d'imbarco sbarco.

Nell'allegato I Piano di Monitoraggio Ambientale per la componente Rumore è prevista una campagna di misure atte a verificare nel post operam gli eventuali benefici ottenuti con l'avanzamento del punto d'attracco oltre all'eventuale incremento acustico determinato dalla realizzazione di una banchina destinata alla ricettività di grandi unità da diporto.

Nell'allegato "C SIA – Quadro Ambientale" al punto 6.1.5 è menzionata la componente rumore nella fase di cantiere che è stata stimata *“considerando la situazione attuale, con il livello presente del rumore di fondo del territorio interessato”* in cui il proponente conclude che *“ il livello di base determinato dalla presenza dei traghetti comporta valori sicuramente superiori a quelli determinati dai mezzi di cantiere.”*

Quanto sopra riportato dovrebbe essere supportato da una accurata Valutazione Previsionale d'Impatto Acustico del Cantiere in quanto:

- ❖ i rilievi effettuati, volti a determinare il clima acustico ex ante, sono stati effettuati in un periodo di elevato traffico turistico caratterizzato da un maggior traffico di corse dei traghetti rispetto al resto dell'anno, andando a rappresentare la situazione limite dell'area in parola;
- ❖ dagli esiti dei rilievi fonometrici si evince che le criticità emerse hanno una durata di circa 15';

Considerando che in condizioni di normale esercizio nel corso dell'anno mediamente è effettuato un numero di corse inferiore, che le operazioni di attracco/partenza e imbarco/sbarco potrebbero avere una durata inferiore ai 15' e, soprattutto, che la rumorosità del cantiere va a sommarsi alla rumorosità delle operazioni portuali di cui non si conosce l'entità durante il normale esercizio, si ritiene necessario richiedere la predisporre di Valutazione previsionale dell'impatto acustico determinato dal cantiere, che deve essere il più possibile aderente alla realtà esecutiva al fine di poter determinare la rumorosità delle lavorazione e nel caso dimensionare opportunamente le opere di mitigazione acustica necessarie.

Per pervenire ad una puntuale stima del rumore imputabile al cantiere, si suggerisce di ricorrere agli esiti dei monitoraggi effettuati su lavorazioni similari, o in assenza di dati desunti da rilievi fonometrici utilizzare i certificati acustici delle maggiori case costruttrici di mezzi d'opera purché abbiano a corredo l'analisi in frequenza in banda di ottave.



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

AGENZIA REGIONALE PRO S'AMPARU DE S'AMBIENTE DE SARDIGNA
AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE DELLA SARDEGNA
ARPAS

Direzione Tecnico Scientifica
Servizio Controlli, Monitoraggio e Valutazione Ambientale
Servizio Agenti Fisici

Fascicolo 2021 - 677.502

Chiaramente anche il cantiere sarà oggetto di monitoraggio acustico al fine di verificare l'aderenza con quanto sarà valutato in via previsionale e eventualmente apportare le modifiche del caso, qualora si riscontrassero superamenti dei limiti acustici.

Il Tecnico Istruttore

f.to Andrea Aramo

Il Direttore del Servizio

f.to Massimo Cappai

(documento firmato digitalmente)

ARPAS
Protocollo Partenza N. 43566/2021 del 07-12-2021
Doc. Principale - Copia Del Documento Firmato Digitalmente