



**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

05-01-08 - Servizio Valutazione Impatti e Incidenze  
Ambientali

**Oggetto:** [ID\_VIP: 7654] **Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, e s.m.i. Progetto: "Terminale di Portovesme ed opere connesse". Proponente: SNAM Rete Gas S.p.A. Autorità Competente: Ministero della Transizione ecologica (Mi.T.E.). Richiesta osservazioni. Riscontro Assessorato dei Trasporti.**

In riferimento alla nota prot. n. 3626 del 14/02/2022 (Prot. Ass.to Trasporti n. 4082 del 14/02/2022) 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, si rappresenta quanto segue.

Il progetto prevede l'installazione nel porto commerciale di Portovesme - frazione di Portoscuso (SU) - di una nave gasiera opportunamente modificata per consentire lo stoccaggio e la vaporizzazione di gas naturale liquefatto (GNL) proveniente principalmente dal sito SNAM di Panigaglia (SP).

In particolare, il Terminale sarà costituito da una unità navale di stoccaggio e rigassificazione flottante (FSRU, Floating Storage Regasification Unit) con una capacità di stoccaggio di circa 130.000 m<sup>3</sup> di GNL, una capacità di rigassificazione di 330.000 Sm<sup>3</sup>/h e dimensioni pari a circa 290 m (lunghezza) x 48 m (larghezza). La FSRU sarà permanentemente ormeggiata lungo la banchina Est del porto di Portovesme (SU).

Il porto commerciale di Portovesme è classificato come porto di II categoria e III classe secondo Legge n. 84 del 28 Gennaio 1994 ed è regolato dall'Ordinanza riportata nel Regolamento del Porto Commerciale di Portovesme. Il porto (39°11,5' Nord, 08°23,3' Est) prevede un totale di dodici accosti e il Terminale sarà installato al suo interno, presso la Nuova Banchina Commerciale (39°11,536' Nord, 08°23,933' Est), che attualmente non è operativa.

Allo stato attuale la parte centrale del porto presenta una profondità di circa 13 m, mentre l'accosto identificato per l'ormeggio della FSRU ha una profondità disponibile di 14 m. Si evidenzia l'esistenza di un differente progetto, che ha come obiettivo il dragaggio di una parte dei bassi fondali, al fine di consentire l'utilizzo della banchina in argomento.



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Il Terminale sarà progettato per avere una vita utile pari a 25 anni dalla data di start-up. Il terminale opererà per l'intero periodo senza la necessità di lasciare l'ormeggio per attività di manutenzione.

Il progetto è parte integrante del più ampio progetto di "Collegamento Virtuale" (Virtual Pipeline) per l'approvvigionamento di gas naturale alla Sardegna, che Snam intende realizzare, anche attraverso le sue controllate e partecipate come Snam Rete Gas ed Enura, in coerenza con la legge del 11 settembre 2020, n. 120 (c.d. Decreto Semplificazioni).

Oltre alla "Floating Storage Regasification Unit" di cui sopra, il progetto prevede gli impianti e le attrezzature da realizzarsi sulla Banchina est esistente.

Dall'analisi della documentazione disponibile sul sito del Mi.T.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 (PRT) approvato con delibera di Giunta regionale n. 66/23 del 27/11/2008; allo stato attuale il nuovo Piano Regionale dei Trasporti è in fase di redazione.

Si rileva che nell'elaborato "*Studio di Impatto Ambientale*" sono stati analizzati diversi strumenti di pianificazione, ma il Piano Regionale dei Trasporti non risulta essere contemplato.

Oltre all'accessibilità via mare, il porto di Portovesme e le aree in cui sono previste le opere in progetto sono collegate via terra solo mediante rete stradale, con particolare riferimento alla S.P. 2, in quanto la linea ferroviaria più vicina è distante 16 km (linea a scartamento ordinario Carbonia - Villamassargia), e la stazione ferroviaria più vicina risulta essere quella di Carbonia, posizionata a 19 km di auto da Portovesme.

Nel succitato elaborato "*Studio di Impatto Ambientale*" non è presente una componente specifica per "Mobilità e Trasporti"; tuttavia, è stato analizzato l'impatto del progetto sul traffico terrestre e marittimo, sia in fase di cantiere che di esercizio.

In particolare, è stato stimato che durante la fase di cantiere sono possibili disturbi temporanei alla viabilità terrestre in conseguenza dell'incremento di traffico dovuto alla presenza dei cantieri (trasporto personale, trasporto materiali, etc..). L'entità dell'impatto è valutata come media, in quanto il volume di traffico indotto nelle fasi di picco del cantiere potrà rappresentare un cambiamento evidente rispetto al normale traffico di zona e percepibile. L'impatto sarà immediatamente reversibile al termine delle attività di cantiere.

Il traffico di mezzi terrestri in fase di esercizio è imputabile, invece, sostanzialmente all'operatività del Terminale, con particolare riferimento alla distribuzione del GNL (servizio Truck Loading per un massimo di circa 6.500 autobotti/anno) e alla movimentazione degli addetti.



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

**ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS**

**ASSESSORATO DEI TRASPORTI**

Per quanto riguarda il traffico marittimo, negli elaborati progettuali è indicato che il GNL verrà trasportato a Portovesme mediante navi spola di capacità pari a 30.000 m<sup>3</sup>. Si prevedono fino a circa 46 approdi all'anno di tali navi metaniere.

Un ulteriore contributo in termini di traffico marittimo è costituito, inoltre, dalle navi metaniere "bunkering vessels" impiegate per la distribuzione di GNL, quantificabile in un massimo di 46 approdi/anno considerando navi con una capacità compresa tra i 1.000 ed i 7.500 m<sup>3</sup>.

L'ingresso in porto e l'esecuzione delle operazioni di manovra di ciascuna nave spola e/o bunkering vessel saranno effettuati mediante il supporto di 2 rimorchiatori operanti, a meno di condizioni meteo avverse.

Infine, è previsto che il rifornimento di approvvigionamento idrico e di raccolta dei reflui civili venga effettuato regolarmente attraverso imbarcazioni dedicate.

L'entità dell'impatto è stata valutata nel progetto come lieve, in quanto l'aumento massimo dei traffici navali indotto dall'esercizio del Terminale di Portovesme (fino ad un massimo di 92 unità all'anno) rispetto a quello attuale afferente al porto di Portovesme costituisce solo una minima parte e pertanto non percepibile (il solo traffico passeggeri comporta circa 15 corse al giorno nei giorni feriali, per un totale annuo di circa 5.500 transiti). L'impatto sarà immediatamente reversibile, in quanto cesserà subito al termine della vita utile del Terminale di Portovesme. La durata del fattore perturbativo sarà lunga in quanto si protrarrà per tutta la durata della vita utile dell'opera, pari a 25 anni. Inoltre, è precisato che la scala spaziale dell'impatto è localizzata, in quanto non sono attesi effetti significativi sul traffico marittimo al di fuori delle rotte direttamente interessate dai mezzi navali in arrivo e in partenza dal Terminale di Portovesme. La frequenza del fattore perturbativo sarà su base discontinua, regolare e con frequenza bassa (tra nave spola e bunkering vessel, è attesa circa 1 nave ogni 4 giorni). Pertanto, negli elaborati progettuali la significatività complessiva dell'impatto è valutata come bassa. È inoltre evidenziato che al fine di consentire una adeguata gestione del traffico durante l'esercizio del Terminale, sarà applicata con le Autorità marittime competenti una adeguata comunicazione e pianificazione degli accessi.

La fase di dismissione dell'opera comprenderà le attività successive di rimozione della FSRU (disormeggio e invio a smantellamento), rimozione delle coibentazioni dalle tubazioni e dai componenti di impianto e demolizione degli impianti e delle strutture in banchina.

In conclusione, nell'ambito della competenza dell'Assessorato dei Trasporti in materia di collegamenti di linea con isole minori, si sottolinea che il porto di Portovesme, insieme al porto di Calasetta, garantisce il collegamento marittimo con il porto di Carloforte.



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

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS

ASSESSORATO DEI TRASPORTI

A tal proposito, per quanto di competenza di questo Assessorato, al fine di garantire la massima sicurezza, si evidenzia la necessità di valutare con attenzione gli effetti delle potenziali interferenze del traffico marittimo indotto dal progetto con le rotte dei traghetti in arrivo e in partenza dal porto di Portovesme, e si concorda, come anche indicato negli elaborati progettuali, sull'esigenza di pianificare gli accessi con le Autorità marittime competenti.

**Il Direttore del Servizio**

**Pierandrea Deiana**

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

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



Firmato digitalmente da  
Pierandrea Deiana  
09/03/2022 13:00:48



**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 della Transizione Ecologica (Mi.T.E.) – D.  
G. valutazioni ambientali  
VA@pec.mite.gov.it  
Alla Commissione Tecnica P.N.R.R.-P.N.I.E.C.  
compniec@pec.mite.gov.it  
Al Ministero della Cultura – Direzione Generale  
Archeologia, Belle Arti e Paesaggio  
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it  
Al Ministero della cultura  
mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it

**Oggetto:** **[ID\_VIP 7654] Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., relativo al Progetto "Terminale di Portovesme ed opere connesse". Proponente: SNAM Rete Gas S.p.A. Autorità Competente: Ministero della Transizione ecologica (Mi.T.E.). Trasmissione osservazioni.**

In riferimento al procedimento di V.I.A. in oggetto, vista la nota del Ministero della Transizione Ecologica (MiTE) prot. n. 16232 del 10.02.2022 (prot. D.G.A. n. 3327 di pari data) di *"Comunicazione relativa a procedibilità istanza, pubblicazione documentazione e responsabile del procedimento"*, esaminata la documentazione pubblicata nel sito web dello stesso Mi.T.E. e preso atto dei pareri acquisiti da Enti e Amministrazioni regionali, invitati a fornire il proprio contributo istruttorio con nota prot. D.G.A. n. 3626 del 14.02.2022, si rappresenta quanto segue.

La proposta progettuale è relativa alla realizzazione, nel porto di Portovesme a Portoscuso (SU), di un terminale di rigassificazione su un mezzo navale per consentire:

- lo stoccaggio e la vaporizzazione di gas naturale liquefatto (GNL) per il suo trasferimento nella rete di trasporto di gas naturale a terra che sarà realizzata da Enura S.p.A., Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di Snam;
- servizi di Small Scale LNG attraverso la distribuzione di GNL tramite autocisterne (truck loading), o con apposite navi metaniere "bunkering vessels".



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

In particolare, il terminale sarà costituito da una unità navale di stoccaggio e rigassificazione flottante (FSRU, Floating Storage Regasification Unit) con una capacità di stoccaggio di circa 130.000 m<sup>3</sup> di GNL, una capacità di rigassificazione massima di circa 330.000 Sm<sup>3</sup>/h e dimensioni pari a circa 290 m (lunghezza) x 48 m (larghezza). La FSRU sarà permanentemente ormeggiata lungo la banchina Est del porto di Portovesme.

Gli impianti e le attrezzature da realizzarsi sulla banchina Est esistente sono:

- il sistema di ormeggio della FSRU;
- il sistema di scarico del gas vaporizzato dalla FSRU costituito da 3 bracci di carico;
- il sistema di trasferimento e caricamento del GNL e delle autocisterne (c.d. "truck loading");
- la stazione di carico GNL su autocisterne (c.d. "truck loading");
- gli impianti di alimentazione elettrica e controllo del terminale;
- il sistema di scarico delle acque di riscaldamento della vaporizzazione del GNL ed il relativo collettore di scarico nel canale esistente situato immediatamente a sud della banchina e fuori dal perimetro portuale;
- il collegamento tra il sistema di scarico del gas dalla FSRU e il Pnto di Intercetto Linea (PIL 1).

La FSRU sarà rifornita di GNL tramite nave metaniera spola; è previsto in via preliminare uno scarico di GNL ogni otto (8) giorni della nave metaniera spola.

Il terminale è in grado di operare anche per servizi di ship re-loading; è previsto in via preliminare una frequenza di carico di GNL delle navi metaniere "bunkering vessels" pari a una ogni otto (8) giorni.

Sono considerate opere connesse alla realizzazione del terminale quelle della cosiddetta Rete Energetica di Portovesme di pertinenza di Enura S.p.A., che consentirà sia il collegamento del terminale di Portovesme con le principali utenze industriali dell'area industriale di Portoscuso sia la connessione alla Rete Energetica Tratto Sud, da cui avrà origine la distribuzione del gas naturale verso il sud Sardegna.

La Rete Energetica di Portovesme sarà costituita da un nuovo gasdotto DN 650 (26") DP 75 bar e da due metanodotti di diametro minore con relativi impianti e punti di linea, per una percorrenza lineare totale di 12,422 km, come dettagliato nel seguito:

- collegamento FSRU Portovesme DN 650 (26"), DP 75 bar, di lunghezza pari a 6,638 km;
- derivazione per Portoscuso DN 400 (16"), DP 75 bar, di lunghezza pari a 5,619 km;
- allacciamento Eurallumina DN 300 (12"), DP 75 bar, di lunghezza pari a 0,165 km.



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

Si prevede, inoltre, la realizzazione dei seguenti impianti e punti di linea:

- Punto di intercettazione di derivazione importante (PIDI n. 2), a Portoscuso, in località *Su Medadeddu*, che, oltre a sezionare la condotta, ha la funzione di consentire sia l'interconnessione con altre condotte, sia l'alimentazione di condotte derivate dalla linea principale;
- Punto di intercettazione di linea (PIL n. 1), a Portoscuso, Porto *de Sa Linna*, che ha la funzione di sezionare la condotta interrompendo il flusso del gas;
- impianto HPRS 100, nel Polo Industriale di Portovesme.

Premesso quanto sopra, si comunicano le risultanze dell'istruttoria condotta dagli Uffici.

Con riferimento alla FSRU:

1. come evidenziato nello S.I.A., la piena operatività del Bacino Portuale di Portovesme è ostacolata da problemi di pescaggio, per i quali sono già previsti dei progetti di escavo e bonifica tra cui l'intervento denominato "*Appalto per la progettazione esecutiva, previa acquisizione del progetto definitivo in sede di gara, e l'esecuzione dei lavori di bonifica del bacino portuale e dragaggio dei fondali antistanti la banchina est nel porto industriale di Portovesme – 1° lotto*", proposto dal Consorzio Industriale Provinciale Carbonia Iglesias (di seguito Consorzio), assoggettato alla procedura di V.I.A. regionale conclusasi con la Delib.G.R. n. 61/34 del 18.12.2018, che ne ha stabilito la compatibilità ambientale, nel rispetto di un insieme di prescrizioni. La realizzazione di tale progetto consistente nel dragaggio dei fondali nella zona prospiciente la banchina Est e lungo il lato interno della diga foranea Sud, aventi attualmente una profondità dell'ordine di pochi metri, sino alla quota di – 11,5 m, è necessaria per consentire l'ormeggio della FSRU alla banchina Est del porto e le operazioni di carico e scarico via mare della stessa FSRU. Si fa presente che, in ottemperanza alla prescrizione n. 8 della citata Delib.G.R. n. 61/34, sono state eseguite le prove pilota dell'impianto di soil washing per il trattamento dei sedimenti dragati, i cui esiti non hanno dimostrato la piena efficacia del ciclo di trattamento proposto. Inoltre, con nota prot. 2577 del 31.12.2021, il Consorzio ha comunicato l'avvio del procedimento di decadenza dall'aggiudicazione dell'appalto relativo all'esecuzione del progetto. In aggiunta al progetto di dragaggio sopramenzionato, il Proponente riferisce che è prevista in futuro l'estensione dell'area di dragaggio (2° lotto) nel settore immediatamente adiacente all'area di ormeggio della FSRU (compreso tra la banchina e il molo di Levante), caratterizzato attualmente da



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

profondità dell'ordine di qualche metro, di cui, tuttavia, il Proponente non ha tenuto conto in considerazione del fatto che la sua programmazione non è nota.

Tutto ciò premesso, fermo restando che la realizzazione del primo lotto delle attività di dragaggio è una palese condizione imprescindibile per la fattibilità dell'intervento in oggetto, si ritiene che il completamento delle stesse, comprendendo anche gli interventi previsti nel secondo lotto, possa generare effetti positivi sia sotto il profilo della sicurezza, in virtù dell'incremento delle aree di manovra e la conseguente riduzione del rischio di incidenti, sia sotto il profilo dell'efficacia e durabilità dei medesimi interventi di dragaggio, in quanto si eviterebbe che i sedimenti presenti in aree non dragate possano ridistribuirsi nel bacino portuale per effetto delle correnti marine e del transito delle imbarcazioni;

2. si rileva che nella documentazione progettuale e nello S.I.A. non sono evidenti le ipotesi alla base del dimensionamento delle opere in progetto (capacità di stoccaggio e di rigassificazione), la coerenza con il complesso delle opere relative alla "metanizzazione della Sardegna" in parte già valutate/approvate a livello regionale/statale e, infine, non è stata adeguatamente sviluppata l'analisi delle alternative localizzative;
3. il traffico navale che interessa il porto di Portoscuso è destinato sia al trasporto passeggeri (tratte Portoscuso–Carloforte e Portoscuso-Isola Piana) sia al trasporto di merci e materie legate alle attività commerciali/industriali operanti nella Zona Industriale. Per l'avvicinamento e l'attracco delle navi metaniere è necessario eseguire manovre complesse che necessitano dell'ausilio di n. 3 rimorchiatori dedicati, oltre che di idonei spazi di manovra (cerchio di evoluzione del diametro minimo di 360 m opportunamente aumentato in caso di condizioni meteo avverse). Per l'esecuzione di tali manovre in condizioni di sicurezza è ragionevole ipotizzare il blocco del traffico navale per alcune ore, dall'ingresso della nave metaniera in porto fino al completamento delle operazioni di accosto, con conseguenti ripercussioni sulle attività portuali. Come comunicato anche dal Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti dell'Assessorato dei Trasporti con nota prot. n. 6020 del 09.03.2022 (prot. D.G.A. n. 6497 del 10.03.2022), la compatibilità delle attività di rifornimento di GNL e di ship re-loading con le attività portuali dovrà essere preventivamente concordata e pianificata con le Autorità marittime competenti;
4. si rileva che l'Amministrazione comunale di Portoscuso ha manifestato in diverse occasioni contrarietà al progetto in argomento, per le motivazioni sinteticamente di seguito elencate:
  - 4.1 vicinanza della FSRU, in particolare, agli abitati di Portoscuso e Paringianu;





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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

- 4.2 potenziali rischi ambientali e di sicurezza per cittadini e lavoratori;
- 4.3 potenziali limitazioni alle attività produttive circostanti;
- 4.4 mancato sviluppo di nuove attività produttive e limitazione di quelle esistenti a seguito dell'occupazione permanente della FSRU nella banchina realizzata per altri scopi.

I suddetti rilievi devono essere adeguatamente valutati e analizzati dalla Proponente, anche al fine di individuare alternative di tipo dimensionale, tecnologico e localizzativo e, in caso di permanenza di impatti residui, al fine di proporre, in accordo con l'Amministrazione comunale di Portoscuso, adeguate misure di compensazione;

- 5. con riferimento al metanodotto, si ritiene necessario:
  - 5.1 verificare, sentite le amministrazioni comunali interessate, l'interferenza del tracciato con eventuali aree gravate da usi civici;
  - 5.2 valutare le interferenze con i sottoservizi, quali cavidotti interrati degli impianti F.E.R. esistenti e autorizzati, tubazioni dello stabilimento della Società Eurallumina, etc.;
  - 5.3 valutare alternative progettuali alla realizzazione degli attraversamenti fluviali tramite trincea a cielo aperto, soluzione maggiormente impattante rispetto ad altre tecniche utilizzabili (es. T.O. C.), vista anche la rilevata presenza, in corrispondenza di alcuni attraversamenti, di vegetazione, formazioni a pioppo bianco (che secondo quanto dichiarato dal Proponente possono essere ascrivibili a bosco ai sensi dell'art. 4, comma 5, lett. a con Legge Regionale n. 8/2016) e di *"habitat e nicchie ecologiche idonee ad ospitare una discreta fauna influenzata dalla presenza limitrofa dei siti Natura 2000 e delle aree IBA"*;
  - 5.4 chiarire le modalità di gestione delle acque di falda eventualmente intercettate dagli scavi a cielo aperto delle trincee;
- 6. tenuto conto che nello S.I.A. si riporta che *"Nelle aree interessate dalla costruzione dell'opera non si prevede la gestione di acque meteoriche dilavanti in quanto non sono presenti zone non permeabili o rese tali."*, precisare le modalità di gestione delle acque meteoriche nelle aree degli impianti e punti di linea, dove sembrerebbero essere previste aree impermeabili;
- 7. approfondire la valutazione degli impatti cumulativi di cui al paragrafo 6.9 dello S.I.A. in termini di occupazione del suolo per servitù, taglio di vegetazione, eventuale contemporaneità dei cantieri;
- 8. in riferimento agli impatti sulla vegetazione, considerata l'interferenza del tracciato con piante di sughera, tutelate dalla L.R. 4/1994, dovrà essere preventivamente richiesta specifica autorizzazione al Servizio ispettorato ripartimentale del C.F.V.A. territorialmente competente per l'eventuale taglio e



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

/o all'eradicazione delle stesse. In riferimento alle aree ascrivibili a bosco ai sensi della L.R. n. 8 /2016, è necessario seguire la disciplina dettata dalla Delib.G.R. n. 11/21 dell'11.03.2020;

9. in merito alle potenziali interferenze con le aree della Rete Natura 2000, l'area di intervento del terminal e delle condotte non interessa direttamente alcun sito Natura 2000. Tuttavia, non potendo escludere a priori che il progetto possa comportare possibili incidenze sui siti della Rete Natura 2000, in virtù della sua natura, ubicazione e della presenza di aree tutelate ad alcuni chilometri di distanza, la Proponente ha ritenuto opportuno procedere con il primo livello (Screening) dello Studio di Incidenza Ambientale, anche sui siti esterni ma immediatamente limitrofi ai siti ZSC ITB040028 "Punta S'Aliga", ZSC ITB040029 "Costa di Nebida" e ZSC ITB040027 "Isola di San Pietro". Le analisi effettuate in fase di screening hanno consentito di escludere che la realizzazione delle opere in progetto possa produrre incidenze negative significative sui predetti siti Natura 2000, tuttavia si ritiene opportuno prevedere un adeguato piano di monitoraggio che consenta di monitorare le componenti ambientali potenzialmente interferite in fase di esercizio al fine di individuare, se necessario, eventuali ulteriori misure di mitigazione.

Premesso quanto sopra si ritiene che la documentazione a corredo dell'istanza di V.I.A. debba essere integrata secondo quanto sopra esposto e secondo quanto evidenziato dagli Uffici dell'Amministrazione regionale con le seguenti note, che si allegano, da considerarsi come parte integrante della presente comunicazione:

- nota prot. n. 7723 del 09.03.2022 (prot. D.G.A. n. 6446 di pari data) del Dipartimento A.R.P.A.S. del Sulcis;
- nota prot. n. 6020 del 09.03.2022 (prot. D.G.A. n. 6497 del 10.03.2022) del Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti dell'Assessorato dei Trasporti.

L'Ufficio rimane a disposizione per eventuali chiarimenti.

Distinti saluti.

**Il Direttore Generale**

Gianluca Cocco

(art. 30, c.1, L.R. 31/98)



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

ASSESSORADU DE SA DEFENSA DE S'AMBIENTE

ASSESSORATO DELLA DIFESA DELL'AMBIENTE

**Siglato da :**

DANIELE SIUNI



Firmato digitalmente da  
Gianluca Cocco  
12/03/2022 11:47:17



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 Sulcis  
CODICE E.9.1.3.5  
Titolo E.I. Fascicolo 799/2022

Prot. n.

Portoscuso, 09/03/2022

**Regione Autonoma della Sardegna**  
Direzione Generale della Difesa dell'Ambiente  
Servizio valutazioni impatti e incidenze ambientali  
[difesa.ambiente@pec.regione.sardegna.it](mailto:difesa.ambiente@pec.regione.sardegna.it)

**Oggetto:** Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006, e s.m.i. Progetto: "Terminale di Portovesme ed opere connesse". Proponente: SNAM Rete Gas S.p.A. Autorità Competente: Ministero della Transizione ecologica (Mi.T.E.). Trasmissione considerazioni. Rif. nota RAS 3626 del 14/02/2022.

In riferimento al procedimento di Valutazione Ambientale "Terminale di Portovesme ed opere connesse" che prevede la presenza permanente di una Floating and Storage Regasification Unit (FSRU) nella nuova banchina commerciale (Banchina Est) di Portovesme e l'allestimento di parte dei servizi sulla banchina tra l'accosto 11-Eurallumina e l'accosto 12-Acidotto, presa visione degli elaborati di progetto, si riportano di seguito alcune considerazioni sulle matrici ambientali.

## 1. Matrice Acque

Nel paragrafo 3.2.3. della relazione 100-ZA-E-85012\_r02 riguardante lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) si riporta come strumento di pianificazione il Piano di Tutela delle Acque adottato con DGR n. 14/16 del 04/04/2006 in attuazione dell'art. 44 del D. Lgs. 152/1999. Il D. Lgs 152/1999 è stato abrogato e sostituito dalla parte terza del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii che recepisce la Direttiva 2000/60/CE. Pertanto l'attuale strumento di pianificazione vigente risulta essere il Piano di Gestione del Distretto Idrografico della Sardegna (PdGDI) adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Regionale con delibera n. 1 del 25.02.2010 e successivamente aggiornato ogni 6 anni così come disposto dal comma 2-bis dell'art. 117 del Decreto. Pertanto, gli obiettivi qualità ambientali dei corpi idrici superficiali e sotterranei, presenti nell'area, non risultano essere quelli del PTA, come erroneamente riportato nell'elaborato di cui sopra, ma bensì quelli ai sensi della Direttiva 2000/60/CE e riportati nel PdGDI.



**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

Nel paragrafo 6.5.2.2. è stato preso in considerazione lo stato di qualità del corpo idrico marino-costiero denominato “Stagno Punta de S’Aliga” con codice 0311-MC01620 localizzato nel territorio comunale di Sant’Antioco. Tuttavia gli interventi in progetto sono localizzati nella Banchina Est di Portovesme, adiacente al corpo idrico marino-costiero denominato Fronte Matzaccara (codice ITG-0253-MC01580-N), come riportato nell’Allegato 6 del Piano di Gestione del Distretto Idrografico della Sardegna, pubblicato con Delibera del Comitato Istituzionale n. 16 del 21/12/2021. Tale corpo idrico, monitorato dall’Arpas ai sensi dell’Allegato I della parte terza del D. Lgs. 152/2006, è stato classificato con uno stato ecologico elevato ed uno stato chimico non buono, pertanto non raggiunge gli obiettivi di qualità ai sensi della Direttiva 2000/60/CE.

In merito alla gestione delle acque di prima pioggia incidenti sull’area della banchina si rimanda alle disposizioni di cui al CAPO V della Disciplina Regionale degli scarichi approvata con Delibera di Giunta Regionale n. 69/25 del 10.12.2008.

Per gli scarichi a mare previsti (acque di raffreddamento, acque per utilizzo antincendio acque di processo di vaporizzazione) si rimanda, qualora si ricada all’interno delle fattispecie ivi previste, al disposto dell’articolo 10 della DGR 69/25 sopra richiamata.

Per quanto concerne gli scarichi di reflui civili non è stato possibile effettuare eventuali considerazioni in quanto negli elaborati progettuali per tale tipologia di scarico sembrerebbero indicate modalità differenti di gestione. In alcune sezioni è infatti previsto che vengano gestite come rifiuti mentre in altre sezioni sono enumerate tra le tipologie degli scarichi idrici prodotti in fase di esercizio. In relazione alla possibilità che vengano gestite ai sensi della parte quarta del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii si rimanda alle considerazioni riportate nella sezione rifiuti.

## **2. Rifiuti**

Il proponente nei documenti descrive le modalità di gestione dei rifiuti generati dalle attività previste in progetto dichiarando che la gestione sarà improntata a minimizzare la produzione dei medesimi. A riguardo si segnala che la gestione dovrà essere svolta nel rispetto di quanto introdotto dalla Direttiva Ue 2018/851 che indica la prevenzione della produzione dei rifiuti quale azione prioritaria nella gestione e, solo successivamente a questa, le azioni di preparazione per il riutilizzo, riciclaggio, recupero di altro tipo e solo infine lo smaltimento.



**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

Nel documento il proponente dichiara che i rifiuti prodotti nella realizzazione delle opere in progetto verranno depositati in aree di deposito temporaneo, si segnala che le modalità di gestione del deposito temporaneo dovranno rispettare il disposto dell'articolo 185- bis del D.Lgs. 152/2006 recante "Deposito temporaneo prima della raccolta" che introduce le modalità e le condizioni con le quali deve essere gestito il raggruppamento dei rifiuti ai fini del trasporto degli stessi in un impianto di recupero o smaltimento effettuato come deposito temporaneo, prima della raccolta. Tale articolo integra la definizione dell'articolo 183 lettera bb a seguito delle modifiche apportate al D.Lgs 152/2006 dal D.Lgs. 116/2020 (pacchetto economia circolare).

### **3. Terre e Rocce da scavo**

Per quanto riportato negli elaborati progettuali non è prevista la gestione delle terre e rocce da scavo prodotte nelle attività di realizzazione degli interventi qualificate come sottoprodotti ai sensi del DPR 120/2017; le terre e rocce derivanti dagli scavi, quantificate in circa 4.500 m<sup>3</sup>, sono infatti annoverate tra i rifiuti prodotti e pertanto gestite in conformità al disposto della parte quarta del D.Lgs. 152/2006.

### **4. PMA**

La relazione 100-ZA-E-85013\_r02 recante il Progetto di Monitoraggio Ambientale non è stata redatta in conformità con le "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA.

S.Spanu  
Tel. 07815110639  
F.Tolu  
Tel. 07815110665

**La Direttrice**  
**Maria Cossu**  
Documento firmato digitalmente



Firmato digitalmente da:  
**COSSU MARIA**  
Firmato il 09/03/2022 16:19  
Serial Certificate: 0337780414088442973886802230704724  
Valido dal 18/02/2020 al 17/02/2023  
ArubaPEC S.p.A. NG CA 3