



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 600 del 14 novembre 2022

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>“Progetto di modifica del bacino di alaggio e ripristino tirante idrico in un lotto sito nel porto industriale di Olbia in Località Cala Saccaia”</p> <p>ID_VIP: 8795</p>
Proponente:	<p>Società Cantiere Nautico Cranchi S.p.a.</p>

La Sottocommissione VIA

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*);

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017 n. 342, in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;

- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 così come novellato dal il D. Lgs. del 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:

- l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per ”m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto” “La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto”* ;

- l’art. 19, recante “*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*”, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);

- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19*” e V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;
- le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;

RILEVATO che:

- la Società Cantiere Nautico Cranchi S.p.a. con nota assunta al prot. 100539/MiTE dell’11/08/2022, ha presentato istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art.19 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al “*Progetto di modifica del bacino di alaggio e ripristino tirante idrico in un lotto sito nel porto industriale di Olbia in Località Cala Saccaia*”, da realizzarsi nel Comune di Olbia;
- dopo una prima comunicazione di non procedibilità, trasmessa al Proponente con nota n. 102739/MITE in data 23/08/2022 e dopo un secondo invio da parte del Proponente della documentazione corretta, con nota assunta al prot. n. 104450/MITE del 30/08/2022, la Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (d’ora innanzi Divisione) con nota prot. n. 105398 dell’1/09/2022, acquisita al prot. n. 6260/CTVA dell’1/09/2022, ha provveduto a comunicare la procedibilità dell’istanza alla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) e a trasmettere alla stessa la relativa domanda di istanza del Proponente, specificando che conformemente a quanto stabilito dal comma 2 dell’art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. è stato pubblicato sul sito web dell’Autorità competente alla pagina <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/8970/13213>, lo studio preliminare ambientale comprensivo della documentazione a corredo dello stesso;
- la medesima Divisione, nella sopracitata comunicazione di procedibilità, ha segnalato di aver verificato la completezza della documentazione trasmessa a corredo della suddetta istanza ai sensi dell’art. 19, comma 1, del D. Lgs. n. 152/2006 e di aver verificato, altresì,

che è stato assolto l'onere contributivo previsto dall'art. 2 comma 1, lettera b) del Regolamento adottato con Decreto n. 1 del 4/01/2018;

CONSIDERATO che:

- la documentazione, acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, oltre all'elenco elaborati, consiste in:
 - Studio Preliminare Ambientale, redatto ai sensi del D. Lgs. 152/2006, agosto 2022;
 - Relazione generale;
 - Studio Meteo-marino;
 - Relazione paesaggistica;
 - Computo metrico estimativo
 - TAV. 1 - Corografia;
 - TAV. 2 - Planimetria di inquadramento territoriale;
 - TAV. 3 - Planimetria situazione attuale;
 - TAV. 4 – Planimetria demolizioni e ricostruzione;
 - TAV. 5 – Plan e sezione progetto;
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra tra le modifiche o le estensioni dei progetti elencati nell'allegato II-bis alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, al punto 2, lett. b) “*porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti con funzione peschereccia, vie navigabili*”;

CONSIDERATO che ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della l. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

TENUTO CONTO delle osservazioni pervenute dalla Regione Autonoma di Sardegna, Direzione Generale Assessorato della Difesa dell'Ambiente, comunicate con nota prot. n. 25455 del 5/10/2022, acquisita al prot. n. 7388/CTVA del 6/10/2022 e comprendente le note degli Uffici regionali pervenute al medesimo Assessorato dalla Direzione Generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia – Servizio Pianificazione paesaggistica e urbanistica (nota prot. 47675 del 26/09/2022), dalla Direzione Generale dei Trasporti-Servizio per le Infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti (nota prot. 14856 del 27/09/2022) e dal Servizio Genio Civile di Sassari (nota prot. 38372 del 5/10/2022);

EVIDENZIATO che:

- lo Studio Preliminare Ambientale è stato presentato dalla Proponente Società Cantiere Nautico Cranchi S.P.A., in quanto titolare della licenza di Sub Ingresso n. 28/2015 alla concessione demaniale n.15/2019 dell'Autorità di Sistema del Mare di Sardegna relativa all'utilizzo e gestione di un banchinamento/piazzale e un locale tecnico, a servizio della propria attività di cantiere, ubicata nella retrostante proprietà privata per complessivi 3.926,71 m², di periodo di validità dall'01/07/2018 al 31/12/2020, e rinnovata alla medesima Società in data 04/02/2021 per la durata di 4 anni con scadenza 31/12/2024. In detta concessione è effettuato l'alaggio e il varo delle imbarcazioni destinate al retrostante cantiere. È sottolineato dal Proponente in premessa che “*durante l'esecuzione attualmente*

in corso di una serie di manutenzioni straordinarie per il ripristino tecnico-funzionale delle banchine e del cantiere nel suo complesso, è maturata l'idea di ampliare l'esistente bacino di alaggio in modo da consentire l'utilizzo di un travel lift di portata pari 120 tonnellate, in grado di movimentare imbarcazioni della lunghezza massima di 25/30 metri. Gli attuali sporgenti del travel lift necessitano, nell'ambito delle manutenzioni straordinarie di cui sopra, di una totale demolizione e ricostruzione, a causa del forte stato di degrado dei calcestruzzi che costituiscono le strutture e si intende pertanto, con il presente progetto, ricostruirli in posizione parzialmente differente rispetto a quelli attuali. Gli attuali sporgenti del bacino di alaggio hanno infatti lunghezza pari a 15 metri, larghezza pari a 2,5 metri e interdistanza pari a circa 6 metri consentendo l'alaggio ed il varo di imbarcazioni di lunghezza massima pari a circa 15 metri. Si prevede di ricostruire gli sporgenti di lunghezza pari a 25 metri, larghezza di 3,50 metri ed una interdistanza di 8,50 metri". Si evidenzia anche che, "al fine di garantire l'imbasamento degli sporgenti del travel lift sul substrato roccioso (fino a - 4,00 m) è previsto anche in questo caso lo scavo di 585,17 m³ di sedimento. È previsto inoltre un intervento di manutenzione dei fondali antistanti alla banchina di riva per il ripristino degli stessi alla quota originaria di - 2.50 m mediante un escavo di complessivi 170 m³". Lo SPA, pertanto, è presentato allo scopo di poter valutare i possibili impatti ambientali significativi e negativi derivanti dall'intervento proposto, situato nell'area industriale interna al porto di Olbia, denominata Cala Saccaia;

- è precisato che, siccome il progetto riguarda la modifica di un'opera ricadente nel demanio marittimo, la cui gestione è affidata all'Autorità Portuale del Mare di Sardegna, sarà indetta una conferenza di servizi da attivare tramite lo sportello unico delle attività produttive del comune di Olbia, a valle dell'espletamento delle procedure di valutazione ambientale previste per questa tipologia di intervento;

EVIDENZIATO inoltre che:

- che la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- che gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alla localizzazione del progetto, alle motivazioni, alle caratteristiche progettuali e alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

in ordine alla localizzazione del progetto e al Quadro programmatico territoriale

L'intervento ricade nel territorio di Olbia e la zona interessata, denominata Cala Saccaia, fa parte della zona industriale di Olbia, che si sviluppa nella parte nord dell'omonimo golfo. La zona a mare è costituita da una bassa linea di costa ad andamento leggermente curvilineo, con sabbia misto a limo, su cui insistono precari pontili in legno. L'area interessata è altamente antropizzata e già interessata da urbanizzazioni e attività produttive, essendo già realizzate numerose banchine ed essendo in corso di realizzazione altri progetti per la realizzazione di nuove opere aventi caratteristiche simili all'intervento in progetto. Su 1.500 m di sviluppo della costa solo 100 m sono ancora privi di banchine. Come noto, ai sensi dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale", "nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, [...] l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la

destinazione funzionale delle aree interessate”. Il Proponente, perciò, richiama il Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) predisposto dall’allora Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Cagliari, datato 22 Luglio 1957, che non comprende l’area in oggetto e che, pertanto, non regolamenta tale intervento. L’Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci ha adottato il Piano Regolatore Portuale presentato ai membri del Comitato Portuale il 1° ottobre 2008 e approvato con delibera n. 39 del 28/07/2010 dal Comitato Portuale stesso, andando poi a confluire nell’ambito di pianificazione del nuovo ente Autorità Di Sistema Portuale del Mare di Sardegna. Tale Piano individua la zona di interesse come “Cantieri Navali Zona Industriale”.



La stessa zona è inquadrata dal Piano Regolatore Industriale di Coordinamento Territoriale redatto dal CIPNES (Consorzio Industriale Nord Est Sardegna), la cui versione attualmente vigente è quella approvata dalla Delibera di Giunta Regionale n. 43/4 del 19/10/2004, e comprende i terreni occupati dal cantiere del Proponente. Tale area è classificata come “Zona D2 - per la piccola industria,

artigianato e terziario connesse alle attività del mare” e tra le attività comprese vi sono quelle dei servizi nel settore della cantieristica e della nautica. Tra le tipologie di intervento consentite, vi sono la manutenzione ordinaria e straordinaria, il restauro e il risanamento conservativo, la ristrutturazione edilizia, la demolizione con o senza ricostruzione, la variazione della destinazione d’uso, l’attrezzatura del territorio. Il Proponente, pertanto, afferma che i lavori relativi all’intervento sono da giudicarsi conformi al Piano del Consorzio Industriale. Per quanto concerne la classificazione del Piano Paesaggistico Regionale, l’area in questione è definita come “insediamenti produttivi a carattere industriale, artigianale e commerciale” all’interno degli “Insediamenti Produttivi” dell’ambito costiero n.18 “Golfo di Olbia”.

L’area non rientra all’interno di alcun sito della Rete Natura 2000, essendo peraltro classificata come industriale. Le zone SIC e ZPS, nell’intorno del Golfo di Olbia, sono essere le seguenti: in direzione Nord-Est si trova la zona ZPS “Capo Figari, Cala Sabina, Punta Cannigione e Isola Figarolo” che ricomprende interamente al suo interno il SIC ITB010009 “Capo Figari, Isola Figarolo”; in direzione Sud-Est la ZPS ITB023019 Isole del Nord-Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro e il SIC ITB010010 “Isole di Tavolara, Molaro e Molarotto e l’Area Marina Protetta “Tavolara – Punta Coda Cavallo” ZSC dall’Agosto 2019. In merito alle distanze presenti tra i siti di interesse e la zona oggetto di intervento, si rileva che il sito più prossimo (ZPS ITB023019 Isole del Nord-Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro) risulta alla distanza di circa 3 km.

Infine, il Proponente precisa che il Piano Urbanistico Comunale e il Piano di Fabbricazione di Olbia rimandano al Piano Regolatore Industriale del CIPNES per le aree ubicate all’interno della zona industriale e che l’area in questione non rientra all’interno delle aree a rischio idrogeologico mappate dal Piano di Assetto Idrogeologico per il Comune di Olbia.

Dall’analisi degli strumenti programmatici, emerge quindi, secondo il Proponente, una piena rispondenza dell’attività cantieristica e di rimessaggio con la vocazione territoriale dell’area stabilita dai vari piani. La natura del progetto in questa direzione non è pertanto in contrasto con le indicazioni fornite dai vari piani. Interventi che mirano a potenziare le strutture per un migliore e più proficuo inserimento su tale mercato non possono che essere in linea con la programmazione industriale dell’area, peraltro riconosciuta dalla mappatura disegnata dal Piano Regolatore Industriale;

in ordine alle motivazioni e al Quadro di riferimento progettuale

Il Proponente evidenzia che la necessità del progetto deriva dall’esigenza di potenziare le strutture a disposizione della Società per un migliore e più proficuo inserimento sul mercato della cantieristica, in linea con la programmazione industriale dell’area come, peraltro, riconosciuta dalla mappatura disegnata dal Piano Regolatore Industriale. Infatti, per rimanere nel mercato, è necessario dotarsi di strutture che possano portare all’ottimizzazione del servizio svolto nel cantiere anche in considerazione di fattori legati alle dimensioni sempre maggiori dei natanti, sia al tempo di movimentazione delle imbarcazioni, sia alle disposizioni previste dalla normativa vigente in materia di igiene e sicurezza sul lavoro. La società Proponente Cantiere Nautico Cranchi S.p.A. ha già acquistato un *travel lift* e conseguentemente ha necessità di realizzare un bacino attrezzato che consenta l’alaggio di imbarcazioni di lunghezza massima di 30 m. L’alaggio tramite *travel lift* ha i seguenti vantaggi: permette di sollevare il carico all’interno della sua struttura senza effetti ribaltanti; l’insieme carico-gru ha il medesimo ingombro, rendendo più agevoli le manovre; permette l’utilizzo dei piazzali in piena libertà e sicurezza. Attualmente il cantiere è dotato di un bacino *travel lift* sottodimensionato per le esigenze di mercato del contesto nel quale è inserito, e, nel complesso, sia la struttura della banchina sia quella del bacino sono in avanzato stato di degrado, non potendo, di conseguenza, garantire le funzionalità del cantiere. La realizzazione di tali

opere è, quindi, necessaria, secondo il Proponente, per una più corretta gestione delle attività di cantieristica, permettendo una gestione diretta del rimessaggio di imbarcazioni di medie dimensioni.

Le opere previste in progetto riguardano:

- demolizione e ricostruzione dei due sporgenti del *travel lift* (in posizione parzialmente differente rispetto a quelli attuali), a causa del forte stato di degrado dei calcestruzzi che costituiscono le strutture. Gli attuali sporgenti del bacino di alaggio hanno lunghezza pari a 15 m, larghezza pari a 2,5 m e interdistanza pari a circa 6 m consentendo l'alaggio e il varo di imbarcazioni di lunghezza massima pari a circa 15 m. Si prevede di ricostruire gli sporgenti di lunghezza pari a 25 m, larghezza di 3,50 m e una interdistanza di 8,50 m. I nuovi sporgenti saranno realizzati con getto di calcestruzzo RCK 35 classe di esposizione XS2 all'interno di apposite casseforme, e saranno dotati di celle antirisacca, per limitare la riflessione del moto ondoso da parte dell'opera, ottimizzando sia il comfort dell'ormeggio sia eventuali influenze negative sui cantieri circostanti. In sommità, sarà realizzata una sovrastruttura in cls armato dello spessore di 40 cm, in grado di assorbire le sollecitazioni dovute al pieno carico del *travel lift* (390 kN per singola ruota). La quota sommitale della banchina si manterrà pari a quella attuale, a + 0.80 m sul l.m.m. La struttura in calcestruzzo sarà realizzata su un idoneo scanno di imbasamento in pietrame fondato sul substrato roccioso. Per la realizzazione degli sporgenti saranno, nel complesso, necessari circa 585 m³ di calcestruzzo, 300 m³ di pietrame per gli scanni di imbasamento e 115 ton di scogli del peso medio pari a 200 Kg per il riempimento delle celle antirisacca. Al fine di garantire l'imbasamento degli sporgenti sul substrato roccioso (fino a -4 m) è previsto uno scavo di 585,17 m³ di sedimento;
- installazione di un *travel lift* della portata massima di 120 t;
- manutenzione dei fondali antistanti la banchina, al fine di ripristinare l'originaria quota di - 2,50 m mediante un escavo di complessivi 170 m³;
- non essendo prevista la realizzazione di strutture a terra che possano essere utilizzate quali casse di colmata, è previsto che il materiale di dragaggio (codice CER 170505 o 170506) sia smaltito presso una discarica autorizzata;

Prima della realizzazione delle strutture è stato eseguito un rilievo batimetrico con ecoscandaglio idrografico e sistema di posizionamento GPS RTK, nonché un rilievo topografico dello stato attuale della banchina. È stato inoltre eseguito un rilievo dello spessore dei sedimenti mediante asta idraulica.

Per quanto attiene alla verifica delle strutture alle azioni meteo-marine il Proponente evidenzia che nell'area di intervento l'onda residua, dovuta a condizioni meteo-marine avverse, è compatibile con l'ormeggio di imbarcazioni. In merito a ciò, è stato effettuato un apposito studio meteo-marino che evidenzia l'esigua agitazione ondosa che si verifica in prossimità del sito. Tenuto conto delle quote di fondo naturali si è verificato che l'altezza d'onda può raggiungere, in condizioni estreme, valori massimi pari a circa 50 cm in banchina, mentre in condizioni ordinarie il moto ondoso residuo è trascurabile.

La durata prevista per i lavori è pari a 126 giorni naturali e consecutivi, secondo un cronoprogramma riportato nello SPA. La demolizione degli attuali sporgenti del *travel lift* è realizzabile con escavatore idraulico munito di martellone e gru con benna mordente procedendo dalla testata dei moli verso terra. Con tali mezzi è possibile procedere sia alla demolizione sia al salpamento del materiale demolito. Si potrà poi procedere agli scavi da eseguire con pontone dotato di escavatore con benna ecologica (benna bivalve stagna) e scarico a terra del materiale per il successivo carico su mezzi gommati per il conferimento in discarica. Le aree interessate dalle operazioni di escavo dovranno essere confinate da barriere di microbolle o panne galleggianti dotate di gonna fino al fondale. Con il medesimo pontone di potrà procedere alla realizzazione dello

scanno di imbasamento in pietrame. Una volta ultimato lo scanno si procederà alla realizzazione dei getti in calcestruzzo procedendo data terra verso mare con l'utilizzo di una gru per il posizionamento dei casseri di contenimento dei getti di calcestruzzo antidilavamento RCK 35 classe di esposizione XS2.

in ordine alle alternative progettuali e agli impatti cumulativi

Per quanto riguarda il confronto tra varie alternative progettuali, compresa l'*alternativa zero*, il Proponente ritiene che la richiesta di ampliamento del bacino di alaggio e varo sia l'unica praticabile, per le ragioni di natura economica sintetizzate sopra. L'*alternativa zero*, ossia la scelta di mantenere l'attuale struttura della banchina, escluderebbe il Proponente da una sostanziale fetta di mercato, che alla luce dell'andamento del settore nautico, orientato verso un aumento delle dimensioni e dei tonnellaggi delle imbarcazioni, rappresenterebbe una notevole perdita per gli operatori che non si adeguassero a tale evoluzione. Peraltro, l'*alternativa zero*, che contemplerebbe comunque la demolizione e ricostruzione degli sporgenti con le attuali dimensioni, considerato l'attuale stato di degrado, avrebbe un impatto in fase esecutiva sostanzialmente analogo a quello di intervento. Nella fase di esercizio il Proponente ritiene che gli impatti siano ridotti rispetto alla situazione attuale, in quanto il numero di imbarcazioni che potranno essere ospitate nel piazzale esistente sarà ridotto in proporzione all'aumento della dimensione delle stesse. Infatti, con la realizzazione della nuova struttura potranno essere movimentate imbarcazioni di lunghezza fino a 30 m contro gli attuali 15 m circa. In tal modo, sarà ridotto il traffico marittimo anche con conseguente riduzione dei rischi derivanti da incidenti e, essendo notoriamente le imbarcazioni di maggiori dimensioni dotate di impianti più efficienti rispetto alle unità minori, sarà anche garantito un minore impatto sull'ambiente con riferimento alle emissioni in acqua e atmosfera. La vocazione del sito è potenziata dalla realizzazione del bacino di alaggio con *travel lift*, in modo da permettere alla Società proponente di estendere il *range* di imbarcazioni che possono accedere al cantiere ed essere rimessate all'interno del capannone. A livello ambientale, tuttavia, il Proponente non ravvisa alcun significativo aumento dell'entità, della portata o della natura degli impatti, ma anzi, come detto, una riduzione degli stessi.

L'intervento proposto non è l'unico presente all'interno dell'area industriale – portuale di Olbia. Sono previsti altri piccoli progetti di lieve modifica della struttura della banchina, con leggere modifiche della linea di costa e asportazione di porzioni di fondale. La natura dell'area non è tuttavia alterata da questa serie di interventi, secondo il Proponente. Stante la marcata vocazione cantieristica della zona, modifiche dell'ordine dei metri nella lunghezza delle banchine o nella estensione dei piazzali sono giudicate dal Proponente assolutamente impercettibili.

in ordine al quadro di riferimento ambientale e ai potenziali impatti sulle componenti ambientali

I potenziali impatti in fase di costruzione sono così determinati dal Proponente: produzione di polveri in atmosfera causate sia dal transito dei mezzi operanti in cantiere sia dalla realizzazione delle opere; produzione di rumori causati dalle attività del cantiere; messa in sospensione di sedimenti durante le lavorazioni; messa in sospensione di eventuali sostanze contaminanti durante le operazioni di dragaggio del fondale; produzione di rifiuti, generati dalle demolizioni ed escavi nonché durante le normali attività di cantiere ed eventualmente costituiti dai fondali qualora questi risultassero non riutilizzabili. Gli impatti dell'opera in fase di esercizio sono legati alla modifica della linea di costa, causata dall'ampliamento dei denti di banchina del bacino di alaggio per il *travel lift*.

Polveri e inquinamento atmosferico

L'impatto è giudicato come locale, reversibile e di breve durata. Le vie di accesso all'area del cantiere sono pavimentate, fattore che riduce la produzione di polveri derivanti dal transito dei mezzi. In ogni caso, saranno adottati quali interventi di mitigazione l'umidificazione periodica delle aree non pavimentate eventualmente attraversate dai mezzi, la riduzione della velocità di transito dei mezzi. Per quanto concerne il traffico, l'area esterna è attraversata da un importante numero di mezzi richiamati dall'area industriale e la presenza del cantiere – limitata peraltro a un intervallo temporale estremamente breve – passerà del tutto inosservata. Visto il cospicuo numero di mezzi che attraversa l'area esterna al cantiere, in relazione alle attività industriali presenti nella zona, il traffico relativo al cantiere non andrà ad incidere in maniera significativa sull'inquinamento atmosferico, dato anche che la presenza del cantiere sarà limitata a un intervallo temporale estremamente breve.

Rumore

Anche in tal caso l'impatto è giudicato dal Proponente come locale, reversibile e di breve durata. Il cantiere è ubicato in area industriale che ricade nella classe VI – Aree esclusivamente industriali. I valori limite di emissione sono i medesimi in orario sia diurno sia notturno. Tutte le macchine ed attrezzature impiegate saranno conformi ai limiti di emissione sonora previsti dalla normativa europea e saranno acusticamente certificate. Durante la fase di cantiere si prevede pertanto che i rumori saranno ampiamente contenuti entro i 65 dB previsti dalla normativa. All'interno del cantiere, in ogni caso, si seguiranno le misure in materia di sicurezza e salute dei lavoratori, previste dal D. Lgs. 9 aprile 2008, n.81, con una puntuale misurazione delle emissioni acustiche prodotte da macchinari e attrezzature utilizzati qualora la valutazione del rischio rumore ne ravvisasse la necessità. terminate le operazioni di realizzazione dell'opera, le modifiche apportate al clima acustico della zona cesseranno di esistere.

Sospensione di sedimenti e torbidità

Il fondale marino nella zona esaminata è caratterizzato principalmente da uno strato di sedimenti sciolti formati da limi organici nerastri, intercalati da gusci di bivalvi di vario genere. Questo fondale è caratterizzato dalle biocenosi delle sabbie fangose e fanghi delle lagune e degli estuari. In certi tratti il fondale è formato da limi sabbiosi di rideposizione. Il sedimento è costituito da un primo strato Aerobico di pochi centimetri, seguito da un ampio strato di sedimento Anaerobico. La comunità bentonica di questo tratto di mare è formata principalmente da feoficea *Chlorophyceae* che "esplodono" facilmente in *bloom* algali, grazie agli abbondanti nutrienti presenti. L'elevata torbidità dell'area, dovuto agli apporti del fiume Padrongianus, ai vari scarichi a mare della Ria di Olbia, rendono la trasparenza dell'acqua molto limitata.

Nell'area di studio non sono state riscontrate specie di particolare interesse conservazionistico, tutelate dalle attuali leggi nazionali ed Europee (direttiva CEE 92/43 e DPR n. 357 del 08/09/97), come *Posidonia oceanica* o *Pinna nobilis*, sia nella frangia del mesolitorale sia nell'infralitorale. Per quanto sopra esposto, il Proponente ritiene di poter evidenziare che eventuali impatti, in qualche modo legati alle caratteristiche di torbidità delle acque, non influenzeranno le biocenosi già presenti, in quanto notevoli sospensioni di sedimento fine provengono giornalmente dalle diverse attività portuali. Maggiori dettagli sugli aspetti ambientali sono forniti nella Relazione di Indagine ambientale allegata allo SPA, con la quale è fornita la caratterizzazione bionomica dei fondali marini nelle acque antistanti l'area in oggetto. I rilievi sono stati effettuati in immersione (ARA); grazie ai progetti preliminari è stato effettuato un piano di campionamento mirato per determinare le principali biocenosi marine dell'area. I rilievi puntuali, tutti in seguito georeferenziati, hanno permesso la stesura di una cartografia di dettaglio del fondale marino. È fornito l'inquadramento geomorfologico, con le tipologie di sedimenti e la zonazione bionomica, sulla base dei risultati dei campionamenti effettuati.

Dal punto di vista geologico, l'ossatura dell'area di indagine è costituita da un basamento paleozoico granitico da poco a mediamente fratturato di colore grigio-rossastro in genere ricoperto da modesti spessori di depositi eluviali con inclusi elementi lapidei granitici, addensati, colore grigio ocra. Al di sopra del basamento si rinvengono depositi sedimentari attuali costituiti nella parte emersa da depositi dei letti fluviali attuali e da coltri pedogenizzate, mentre nella parte sommersa prevalgono sedimenti limo sabbioso-argillosi poco o nulla consistenti nerastri, sabbie limose poco addensate nerastre, nonché da termini intermedi delle suddette categorie. Localmente si rinvengono modestissimi spessori di sabbie incoerenti.

Come detto sopra, per approfondire il fondale sino alla quota desiderata di -4,00 m sarà necessario asportare circa 585 m³.

Durante le operazioni di escavo, si attuerà quale misura di mitigazione l'utilizzo di panne galleggianti che raggiungeranno il fondale o barriere di microbolle, in modo da impedire o comunque limitare fortemente la diffusione di eventuali sospensioni che dovessero essere sollevate dalle operazioni di scavo. I materiali provenienti dal dragaggio saranno conferiti in discarica autorizzata, come rifiuti classificati con il relativo codice CER "fanghi di dragaggio", 170505 o 170506 a seconda che si tratti di rifiuti speciali pericolosi o non. I getti subacquei saranno effettuati con calcestruzzo antidilavamento RCK 35 classe di esposizione XS2 contenuti all'interno di apposite cassetture sigillate per evitare la dispersione e il dilavamento dello stesso. Il calcestruzzo antidilavamento è specifico per la realizzazione di strutture da gettare in acqua. Gli additivi antidilavamento fanno in modo che il calcestruzzo non perda la pasta cementizia mantenendone la compattezza e le qualità fisico-meccaniche. L'additivo antidilavamento avente una funzione fluidificante consente di ottenere la fluidità necessaria per gettare o pompare il calcestruzzo con un basso rapporto acqua/cemento, non superiore a 0,45 per la classe di esposizione scelta. Le operazioni di getto avverranno mediante autobetonpompa dotata di braccio. L'impasto così ottenuto con meno acqua possibile e con l'aggiunta della componente antidilavamento fluidificante, sarà messo in opera mediante una tubatura all'interno del cassero in modo da non creare turbolenze e limitare al minimo la perdita della boiaccia cementizia superficiale. Alla luce di quanto esaminato, il Proponente ritiene sufficiente effettuare un monitoraggio visivo dell'eventuale torbidità che si dovesse presentare. Nel caso in cui si distinguessero fenomeni particolarmente evidenti, saranno messi in pratica alcuni accorgimenti tecnici volti a minimizzare questo effetto. Questi sono distinti in azioni di rallentamento delle operazioni di pompaggio del getto per attenuare la torbidità; e in azioni di interruzione delle operazioni di getto e successiva ripresa. Attraverso tali soluzioni si ritiene che le operazioni possano essere condotte senza arrecare nessun impatto sull'ambiente garantendo la buona riuscita dell'intervento e l'esecuzione di quanto previsto in progetto.

Produzione di rifiuti

I rifiuti generati dalle attività cantieristiche saranno smaltiti secondo quanto previsto dal D. Lgs. n. 152/06. Come sopra riportato, i materiali provenienti dal dragaggio saranno conferiti in discarica autorizzata, come rifiuti e saranno classificati con il relativo codice CER "fanghi di dragaggio", 170505 o 170506 a seconda che si tratti di rifiuti speciali pericolosi o non.

Modifica della linea di costa

La realizzazione dell'intervento genera una lieve modifica della linea di costa, come si evince dall'allegato cartografico prodotto dal Proponente. L'impatto sul paesaggio è giudicato dal Proponente scarsamente rilevante, data la natura dell'area, a vocazione marcatamente industriale, e in particolare dedita al settore dei servizi per la nautica. Il fronte mare impegnato dalle nuove opere è posizionato nella sponda di Cala Saccaia, nella quale, come già detto, su circa 1500 m di sviluppo solo 100 m circa sono attualmente privi di banchine.

Impatti in fase di esercizio

Nella fase di esercizio, l'attività della Società proponente sarà analoga a quella finora svolta. La modifica positiva introdotta permetterà di ricevere imbarcazioni di dimensioni maggiori e una migliore gestione del complesso cantieristico. Nella fase di esercizio il Proponente ritiene, infatti, che gli impatti siano ridotti rispetto alla situazione attuale in quanto il numero di imbarcazioni che potranno essere ospitate nel piazzale esistente sarà ridotto in proporzione all'aumento della dimensione delle stesse. Con la realizzazione della nuova struttura potranno essere movimentate imbarcazioni di lunghezza fino a 25/30 m contro gli attuali 15 m, riducendo il traffico marittimo anche con conseguente riduzione dei rischi derivanti da incidenti; essendo notoriamente le imbarcazioni di maggiori dimensioni dotate di impianti più efficienti rispetto alle unità minori, sarà anche garantito un minore impatto sull'ambiente con riferimento alle emissioni. Nell'ambito del progetto, inoltre, il Proponente prevede di utilizzare gli impianti esistenti per le acque di lavaggio imbarcazioni, che non finiranno direttamente in mare, ma saranno convogliate per mezzo di canalette di raccolta in impianti di trattamento delle acque, con separatore e disoleatore, prima di essere inviate in fognatura industriale. Inoltre, in fase di esercizio si esclude qualsiasi interazione con gli allevamenti di mitili presenti nelle aree circostanti, prevedendo di effettuare in condizioni di sicurezza il passaggio dei natanti in prossimità dalle coltivazioni di miticoltura. Anche in questo caso risulta positiva la riduzione del traffico marittimo.

TENUTO CONTO che nelle **osservazioni pervenute dalla Regione Autonoma di Sardegna**, Direzione Generale Assessorato della Difesa dell'Ambiente, comunicate con nota prot. n. 25455 del 5/10/2022, acquisita al prot. n. 7388/CTVA del 6/10/2022 e comprendente le note degli Uffici regionali pervenute al medesimo Assessorato dalla Direzione Generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia – Servizio Pianificazione paesaggistica e urbanistica (nota prot. 47675 del 26/09/2022), dalla Direzione Generale dei Trasporti-Servizio per le Infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti (nota prot. 14856 del 27/09/2022) e dal Servizio Genio Civile di Sassari (nota prot. 38372 del 5/10/2022), si esprimono le seguenti valutazioni:

- *“preso atto delle misure di mitigazione proposte, questa Direzione Generale non ritiene necessario l'assoggettamento del progetto all'ulteriore procedura di VIA”;*
- *“si raccomanda tuttavia di valutare l'opportunità di un recupero dei materiali derivanti dalla demolizione degli sporgenti e dei materiali dragati, qualora idonei a seguito di caratterizzazione, come alternativa allo smaltimento in discarica”.*

Valutato il progetto, considerata tutta la documentazione presentata dal Proponente e considerate le risultanze dell'istruttoria, e in particolare:

- il progetto riguardante la *“modifica del bacino di alaggio e ripristino tirante idrico in un lotto sito nel porto industriale di Olbia in località Cala Saccaia”*, proposto dal Cantiere nautico Cranchi S.p.a., che ha in concessione lo scalo di alaggio in un'area ricadente nel demanio marittimo, la cui gestione è affidata all'Autorità Portuale del Mare di Sardegna, prevede la demolizione degli attuali sporgenti e successiva ricostruzione, con ampliamento della lunghezza (da 15 m a 25 m), della larghezza (da 2,5 m a 3,5 m) e della interdistanza (da 6 m. a 8,50 m). A tal fine, è previsto sia uno scavo di 585,17 m³ di sedimento (per l'imbasamento degli sporgenti fino a – 4 m) sia un intervento di manutenzione dei fondali antistanti alla banchina di riva per il ripristino degli stessi alla quota originaria di – 2,50 m, mediante un escavo di complessivi 170 m³. Il *travel lift* che sarà installato avrà una portata

massima di 120 t. Nelle aree retrostanti il bacino di alaggio, dove sono presenti altri spazi a servizio del cantiere nautico, non sono previsti lavori;

- l'intervento in progetto risulta compatibile con il quadro del contesto urbanistico vigente a livello locale, con il Piano Regolatore Portuale, con il Piano Regolatore Industriale di coordinamento Territoriale redatto dal CIPNES (Consorzio Industriale Nord Est Sardegna) e con il Piano Paesistico Regionale (PPR). Come evidenziato anche dall'Assessorato degli Enti Locali, Finanze e Urbanistica, l'area di intervento non ricade nell'ambito del Bene Paesaggistico "Fascia Costiera" (art. 143 del D. Lgs. 42/2004) per effetto dell'esclusione prevista dal comma 3 dell'art. 19 delle NTA del PPR, in quanto interessata dalla componente "insediamenti produttivi", all'interno della "Grande area industriale" del CIPNES. Trattasi, cioè, di un'area significativamente trasformata e urbanizzata ai fini produttivi. Anche l'Assessorato dei Trasporti giudica che *"i lavori risultano essere conformi al Piano del Consorzio Industriale"* e che *"dall'analisi degli strumenti programmatici emerge quindi una piena rispondenza dell'attività cantieristica e di rimessaggio con la vocazione territoriale dell'area stabilita dai vari piani"*. Lo stesso Assessorato rileva che *"il PRT non risulta essere citato tra i principali strumenti di pianificazione vigenti analizzati"* dal Proponente nello SPA, ma giudica comunque *"che il progetto non risulta in contrasto"* con il PRT medesimo;
- le maggiori criticità del progetto riguardano le attività di escavazione subacquea dei sedimenti nello specchio acqueo del banchinamento, sia per effetto dell'aumento delle dimensioni della banchina sia per il ripristino della profondità dei fondali antistanti la banchina medesima. I volumi di materiale escavati e successivamente movimentati non sono di dimensioni particolarmente elevate (il totale è pari a 775,17 m³). Il Proponente intende gestire tali criticità con una serie di misure atte a minimizzare gli impatti provocati dai lavori sull'ambiente marino: costruzione di una barriera di panne galleggianti antitorbidità che raggiungeranno il fondale o di barriere di microbolle, finalizzate a impedire il passaggio dei materiali in sospensione; utilizzo, per i getti subacquei, di calcestruzzo antidilavamento RCK 35 classe di esposizione XS2, specifico per la realizzazione di strutture da gettare in acqua, tramite apposite cassetture sigillate per evitare la dispersione e il dilavamento dello stesso calcestruzzo; controllo, tramite monitoraggio visivo, della torbidità delle acque in fase di costruzione; messa in atto di azioni tempestive nel caso di insorgenza di fenomeni particolarmente evidenti di intorbidamento (rallentamento operazioni di pompaggio del getto subacqueo di calcestruzzo nelle cassetture sigillate ed eventualmente interruzione delle operazioni di getto e successiva ripresa). Si concorda con la Regione Sardegna nel giudicare adeguate tali misure di mitigazione proposte dal Proponente. Tuttavia, considerata la vicinanza delle aree di coltivazione dei mitili, è necessario che il Proponente rediga un vero e proprio **Piano di Monitoraggio** in modo tale da prevedere la rilevazione in continuo (con il parametro anche della profondità) dei parametri pH, temperatura, ossigeno disciolto, potenziale redox e torbidità, tramite due sonde multiparametriche ubicate in posizione intermedia tra la zona di escavo e le stesse aree di coltivazione dei mitili. Il monitoraggio ambientale in continuo, unito al controllo visivo della torbidità già previsto, dovrà essere concordato con ARPA Sardegna e dovrà: essere avviato almeno una settimana prima dell'inizio dei lavori, al fine di rilevare un opportuno periodo di "bianco"; prevedere lo scarico dei *download* dei *record* acquisiti con frequenza giornaliera e con valutazione immediata dei dati mediante confronto con i valori di bianco; prevedere la predisposizione di una sentinella biologica (mitili impiantati per l'occasione) per la valutazione del bioaccumulo per i parametri metalli e IPA (dati da confrontare con un medesimo campionamento mensile da eseguire periodicamente durante i lavori e al loro termine, per l'accertamento dell'assenza di effetti ambientali sugli organismi). Circa tale ultimo aspetto si evidenzia che le analisi dovranno essere eseguite presso un laboratorio accreditato e gli

esiti dovrebbero essere trasmessi agli enti di controllo, compresa l'ARPA Sardegna. Il monitoraggio specifico dei sedimenti dovrà essere effettuato in punti collocati all'interno della zona di intervento, secondo la metodologia descritta nel "Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini", realizzato da ICRAM (Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare) e APAT (Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici) per conto del MiTE (per quanto riguarda la caratterizzazione del materiale da dragare; i criteri di valutazione della qualità dei sedimenti; la gestione dei materiali in ambito portuale; le opzioni di gestione dei materiali; le modalità operative di dragaggio a basso impatto ambientale);

- le misure di prevenzione sopra descritte dovranno essere estese a impedire o comunque limitare fortemente non solo la diffusione di eventuali sospensioni che dovessero essere sollevate dalle operazioni di scavo, ma anche, in fase di cantierizzazione, la possibilità di rilascio accidentale di sostanze chimiche o di oli e idrocarburi in mare o in aria, in relazione ai mezzi utilizzati per i lavori, mediante utilizzo di panne galleggianti e di materiali assorbenti che assorbano e neutralizzino gli idrocarburi, consentendone poi la rimozione meccanica. Inoltre, come anche segnalato nelle osservazioni espresse dalla Regione Sardegna, dovranno essere approfondite le analisi di caratterizzazione preliminare dei materiali derivanti dalla demolizione degli sporgenti e dei sedimenti dei fondali interessati dal dragaggio (attualmente riferiti ai codici CER 170505 o 170506) al fine di verificare la compatibilità e la possibilità di riutilizzo degli stessi, qualora idonei, a beneficio di altre opere, non essendo prevista la realizzazione di strutture a terra e di utilizzo di casse di colmata durante la realizzazione della banchina, limitando così la produzione di rifiuti e il trasporto in discarica autorizzata. Inoltre, il Proponente dovrà dettagliare in quali discariche autorizzate possono essere destinati a smaltimento i rifiuti prodotti, quali sono i siti preferibili tra quelli selezionati e quali percorsi stradali risultano migliori alla luce della necessità di ridurre l'impatto delle emissioni relative al trasporto e sul traffico esistente;
- lo Studio Preliminare Ambientale non prende in considerazione i potenziali impatti su tutte le componenti ambientali, tipicamente oggetto di analisi e di valutazione per i progetti da sottoporre a verifica di assoggettabilità. Le uniche componenti analizzate sono, infatti, quelle relative alle acque marine, biocenosi e comunità bentoniche presenti nel fondale marino (ai fini dell'impatto provocato dalla messa in sospensione dei sedimenti o di eventuali sostanze contaminanti durante le lavorazioni e durante le operazioni di dragaggio del fondale), alle polveri in atmosfera, al rumore, alla produzione e gestione dei rifiuti, al paesaggio (modifica linea di costa). La documentazione presentata dal Proponente, anche in relazione alle componenti analizzate, è minimale. Tuttavia, appare ragionevole quanto il Proponente afferma circa il fatto che le caratteristiche del progetto presentato evidenziano impatti modesti su tutte le componenti ambientali, anche a seguito dell'approfondimento effettuato, contenuto nell'indagine ambientale allegata allo SPA. La stessa Regione Sardegna, nella nota dell'Assessorato dei Trasporti dove si rileva la mancanza di un'analisi degli eventuali impatti del progetto sugli aspetti ambientali legati alla mobilità e ai trasporti, evidenzia che *"nella fase di esercizio si ritiene che gli impatti siano ridotti rispetto alla situazione attuale in quanto il numero di imbarcazioni che potranno essere ospitate nel piazzale esistente sarà ridotto in proporzione all'aumento della dimensione delle stesse. Infatti, con la realizzazione della nuova struttura potranno essere movimentate imbarcazioni di lunghezza fino a 25/30 metri contro gli attuali 15 metri. In tal modo verrà ridotto il traffico marittimo anche con conseguente riduzione dei rischi derivanti da incidenti, ed essendo notoriamente le imbarcazioni di maggiori dimensioni dotate di impianti più efficienti rispetto alle unità minori, sarà anche garantito un minore impatto sull'ambiente con riferimento alle emissioni in acqua ed atmosfera"*. Oltre alle misure di mitigazione previste nello SPA per i dragaggi e le operazioni di demolizione e scavo

marino, per il rumore e per la produzione e propagazione nell'atmosfera delle polveri, il Proponente dovrà prevedere la realizzazione di impianti di captazione delle acque di lavaggio e trattamento acque prima pioggia, così come sembra che sia previsto nello SPA quando si parla di *“utilizzare gli impianti esistenti per le acque di lavaggio imbarcazioni, che non finiranno direttamente in mare, ma verranno convogliate per mezzo di canalette di raccolta in impianti di trattamento delle acque, con separatore e disoleatore, prima di essere inviate in fognatura industriale”*;

- circa la componente Paesaggio, appare come poco significativo l'impatto prodotto dalla realizzazione dell'intervento di modifica del bacino di alaggio, pur se è prodotto un leggero avanzamento di 10 m dello scalo di alaggio attualmente esistente, portando la lunghezza dei due sporgenti a 25 m, una lunghezza circa uguale a quella prevista in altri progetti analoghi (ad esempio, quello presentato nel 2019 dalla S.N.O. Service srl, sito nelle vicinanze e già oggetto di valutazione di assoggettabilità a VIA, con giudizio di esclusione con condizioni ambientali);
- non risultano interazioni o impatti rispetto alle sensibilità ambientali dei SIC e ZPS presenti nelle zone limitrofe, comunque distanti non meno di tre chilometri;
- per quanto riguarda la questione degli eventuali effetti cumulativi derivanti dalla compresenza di più progetti previsti nella stessa area, simili a questo presentato dalla Società Cantiere Nautico Cranchi e riguardanti interventi di modifica delle banchine, si rileva che la modesta entità dei singoli interventi di modifica non possa configurare effetti congiunti aggiuntivi significativi e negativi di impatto sulle componenti ambientali e sulla salute pubblica o produrre alterazioni circa la lettura e la natura dell'intera area, significativamente trasformata e urbanizzata ai fini produttivi dei servizi connessi all'attività cantieristica, ferma restando la necessità che siano ottemperate tutte le prescrizioni impartite dalla stessa CTVA con riferimento alla attuale e alle pregresse opere già oggetto di valutazione. La parcellizzazione degli interventi non è dovuta tanto alla presunta volontà di mitigare l'effetto cumulativo, quanto alla varietà dei soggetti concessionari delle banchine, all'andamento cangiante dei mercati del settore nautico e al corposo e frammentato complesso di autorizzazioni da acquisire lungo il processo autorizzativo. Si ricorda quanto già rilevato a proposito dell'adiacenza a numerose altre banchine già realizzate per un tratto di circa 1,5 km di sviluppo, dei quali sono 100 m appaiono essere ancora privi di banchine.

Ribadendo che il Proponente è tenuto ad attuare tutte le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione presentata; a ottemperare alle prescrizioni della Regione Sardegna qualora già non ricomprese nelle prescrizioni di seguito esposte; a ottenere tutte le autorizzazioni necessarie per la realizzazione e l'esercizio dell'opera; a comunicare alla Provincia e all'ARPA Sardegna la data dell'inizio dei lavori e a trasmettere alla Direzione Generale della Difesa dell'Ambiente e all'ARPA Sardegna una relazione tecnica che documenti la realizzazione degli interventi mediante confronto con la situazione ex ante includendo anche le riprese video e fotografiche subacquee effettuate;

DATO ATTO che:

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano “un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di “sorveglianza ambientale”, da effettuarsi anche

prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio”, in quanto circoscritte a: 1), 3) mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al Proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; 2) monitoraggi (prescrizioni che impongono un più dettagliato e ravvicinato nel tempo controllo dello stato in cui si trova l’ambiente rispetto alla situazione “ante opera”);

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell’istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento,

che il “Progetto di modifica del bacino di alaggio e ripristino tirante idrico in un lotto sito nel porto industriale di Olbia in località Cala Saccaia” **non** determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006, a condizione che si ottemperi alle seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	Ante operam, corso d’opera
Fase	Fase precedente la cantierizzazione. Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Caratterizzazione dei sedimenti, produzione e gestione rifiuti
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none">a) approfondire le analisi di caratterizzazione preliminare dei materiali derivanti dalla demolizione degli sporgenti e dei sedimenti dei fondali interessati dal dragaggio (per i quali attualmente è prevista la gestione come rifiuti in riferimento ai codici CER 170505 o 170506) al fine di verificare la compatibilità e la possibilità di riutilizzo degli stessi, qualora idonei, a beneficio di altre opere, non essendo prevista la realizzazione di strutture a terra e di utilizzo di casse di colmata durante la realizzazione della banchina, ovvero per i sedimenti la possibilità di spostamenti in ambito portuale finalizzati al rimodellamento dei fondali del sito di intervento esclusi dalla disciplina del Regolamento D.M. 173/16, limitando così la produzione di rifiuti e il trasporto in discarica autorizzata;b) fornire il dettaglio delle discariche autorizzate a smaltire i rifiuti prodotti per effetto dei lavori dell’intervento, della relativa distanza di quelli ritenuti preferibili e dei percorsi stradali da seguire per il trasporto, limitando al massimo l’impatto delle

Condizione ambientale n. 1	
	emissioni relative al trasporto.
Termine avvio Verifica	Prima del termine di fine lavori
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Sardegna per la condizione 1 a)

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	Ante operam, corso d'opera, post operam
Fase	Fase precedente la cantierizzazione. Fase di cantiere. Fase di esercizio.
Ambito di applicazione	Piano di Monitoraggio ambiente marino
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente, in accordo con ARPA Sardegna, dovrà predisporre ed attuare un Piano di Monitoraggio ambientale per l'ambiente marino da effettuare in punti collocati all'interno della zona di intervento, secondo la metodologia descritta nel "Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini", realizzato da ICRAM (Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare) e APAT (Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici) per conto del MiTE (caratterizzazione del materiale da dragare; criteri di valutazione della qualità dei sedimenti; gestione dei materiali in ambito portuale; opzioni di gestione dei materiali; modalità operative di dragaggio a basso impatto ambientale). Il Piano dovrà prevedere, oltre al controllo visivo della torbidità già previsto nello SPA, la rilevazione in continuo (con il parametro anche della profondità) dei parametri pH, temperatura, ossigeno disciolto, potenziale redox e torbidità, tramite due sonde multiparametriche ubicate in posizione intermedia tra la zona di escavo e le aree di coltivazione dei mitili. Il monitoraggio ambientale dovrà essere avviato almeno una settimana prima dell'inizio dei lavori, al fine di rilevare un opportuno periodo di "bianco"; prevedere lo scarico dei <i>download</i> dei <i>record</i> acquisiti con frequenza giornaliera e con valutazione immediata dei dati mediante confronto con i valori di bianco; prevedere la predisposizione di una sentinella biologica (mitili impiantati per l'occasione) per la valutazione del bioaccumulo per i</p>

Condizione ambientale n. 2	
	parametri metalli e IPA (dati da confrontare con un medesimo campionamento mensile da eseguire periodicamente durante i lavori e al loro termine, per l'accertamento dell'assenza di effetti ambientali sugli organismi). Le analisi dovrebbero essere eseguite presso un laboratorio accreditato e gli esiti dovrebbero essere trasmessi agli enti di controllo, compresa l'ARPA Sardegna.
Termine avvio Verifica	Prima dell'entrata in esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Sardegna

Condizione ambientale n. 3	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali della cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà adottare, in relazione alla fase di cantierizzazione, un piano di emergenza contenente tutti gli accorgimenti atti ad evitare o ridurre al massimo il verificarsi di sversamenti accidentali di oli o idrocarburi nel suolo, in mare o in aria, in relazione ai mezzi utilizzati per i lavori, mediante utilizzo di panne galleggianti e di materiali assorbenti che assorbano e neutralizzino gli oli o idrocarburi, consentendone poi la rimozione meccanica. Si conferma anche la necessità di adottare sistemi di raccolta e trattamento delle acque di lavaggio e delle acque di prima pioggia, con separatore e disoleatore, prima di essere conferite alla fognatura industriale.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Allestimento del cantiere e prima dell'inizio dei lavori
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla