



Ministero della Transizione Ecologica

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

* * *

Parere n. 520 del 04/07/2022

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>“Porto di Oristano. Modifiche al progetto "Accosto e Deposito Costiero di GNL"”</p> <p>ID_VIP: 8111</p>
Proponente:	<p>EDISON S.p.A.</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS- Sottocommissione VIA

1. Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il d.lgs. n. 152 del 03/04/2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*), e ss.mm.ii.;
- Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 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 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022.

2. Richiamate le norme e i principi che regolano la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”), e in particolare:

- 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 d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e ss.mm.ii. e in particolare:
 - l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, secondo cui “*si intende per*”:
 - lett. c) “*Impatti ambientali: effetti significativi, diretti e indiretti, di un programma o di un progetto, sui seguenti fattori: Popolazione e salute umana; biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE; territorio, suolo, acqua, aria e clima; beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio, interazione tra i fattori sopra elencati. Negli impatti ambientali rientrano gli effetti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischio di gravi incidenti o calamità pertinenti il progetto medesimo*”;
 - lett. 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, come sostituiti, modificati e aggiunti dall’art. 22 del d.lgs. n.104 del 2017 e in particolare:
 - All. IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19*”;
 - All. V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19*”;
- il decreto MATTM n. 52 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 MATTM n. 308 del 24 dicembre 2015 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- il d.P.R. 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;
- le Linee guida ISPRA n.133/2016 per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA);
- Le Linee guida per la valutazione di impatto sanitario ISTISAN 19/09 19/9 - (d.lgs 104/2017).

3. Dato atto che:

-il progetto rientra tra quelli sottoposti a verifica di assoggettabilità nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto h) denominata “*modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II).*” e prevede modifiche o estensioni la cui realizzazione potenzialmente può produrre impatti ambientali significativi e negativi e che all’istanza in esame, in quanto presentata in data 04/02/2022, si applica il d.lgs n. 152/2006 nel testo vigente dopo le modifiche introdotte con d.l. 16 luglio 2020 n. 76, recante ‘Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale’, convertito in l. n. 120 del 11 settembre 2020 (v. art. 50, comma 3 dl n. 76/20).

4. Rilevato che:

4.1. in ordine alla presentazione della domanda:

- la Società Edison S.p.A. (d’ora innanzi Proponente) con prot. n. LNG/01-22/FM-mb del 04/02/2022 ha presentato domanda per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell’art. 19 del d.lgs 152/2006 del progetto di “Porto di Oristano. Modifiche al progetto "Accosto e Deposito Costiero di GNL.”.

- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V- Sistemi di valutazione ambientale (d’ora innanzi, Direzione) con prot. n. MiTE 19878 del 17/02/2022, cui ha fatto seguito la nota prot. n. MiTE 40040 del 29/03/2022 recante: “[ID: 8111] Porto di Oristano. Modifiche al progetto "Accosto e deposito costiero di GNL". Procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA. Comunicazione procedibilità istanza, Responsabile del procedimento, e pubblicazione documentazione.”.

- la precedente comunicazione è stata acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA/VAS (d’ora innanzi, CTVA) con protocollo n. CTVA 2018 del 29/03/2022;

5. Considerato che:

5.1. ai sensi dell’art. 19 del d.lgs. n. 152 del 2006 lo Studio Preliminare Ambientale (d’ora innanzi, SPA) deve indicare gli elementi di cui all’All. IV-bis della Parte II del d.lgs. n. 152 del 2006.

5.2. lo SPA elaborato dal Proponente contiene la seguente documentazione:

- lo SPA con gli elementi indicati al punto 5.1 disponibili al sito <https://va.mite.gov.it/IT/Oggetti/Documentazione/8418/12428> e in particolare i seguenti allegati:

Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data
Studio Preliminare Ambientale e allegati	Studio Preliminare Ambientale	P0016711-1-H1-Studio-Preliminare-Ambientale	01/02/2022
Allegato relativo alla rilevazione del clima acustico	Studio Preliminare Ambientale	P0016711-1-H1-SPA-Appendice-A	01/02/2022

Sono pervenute le seguenti osservazioni e pareri:

Ente	Protocollo	Data
Osservazioni dell'Ente ARPA Sardegna in data 29/04/2022	MiTE-2022-0052514	29/04/2022

5.3. dalla documentazione prodotta dal Proponente - utile a verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi – risulta che:

- Il progetto ha ottenuto il decreto di compatibilità ambientale da parte del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) il 17 Ottobre 2017 con Decreto No. 0000283, positivo con prescrizioni.
- Procedimento di Nulla Osta di Fattibilità: con nota No. U.0008831 del 26 Luglio 2016 la Direzione Regionale per la Sardegna dei Vigili del Fuoco del soccorso pubblico e della difesa civile ha informato di ritenere conclusa favorevolmente con prescrizioni l’istruttoria relativa al rilascio del Nulla Osta di fattibilità di cui all’articolo 16, comma 1 del D.Lgs. 105/2015, in quanto il CTR, nella seduta del 16 Giugno 2016, ha espresso parere favorevole al rilascio del Nulla Osta di Fattibilità in accordo alla norma Seveso (D.Lgs. 105/15) con prescrizioni (Protocollo n. 7150 del 21/06/2016);
- Procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale: con decreto interministeriale No.0000283 del 17 Ottobre 2017 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo, ha determinato la Compatibilità Ambientale del progetto “Accosto e Deposito Costiero di GNL nel Porto di Oristano” subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni. Al decreto sono allegati i pareri:
 - CTVA No. 2402 del 19 Maggio 2017 della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale,
 - Prot. No. 16460 del 1° Giugno 2017 del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MiBACT),
 - Prot. No. 1101 del 19 Gennaio 2017 della Regione Autonoma della Sardegna;
- Procedimento di Autorizzazione alla Costruzione ed Esercizio presso il Ministero dello Sviluppo Economico e il Ministero per le Infrastrutture ed i Trasporti: con decreto interministeriale del 12 Gennaio 2018, successivamente prorogato; il provvedimento include:
 - l’autorizzazione alla costruzione in prossimità della linea doganale ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs. n. 374/90, emessa in data 14 Marzo 2017 mediante Ministeriale No. 4482/RU dall’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli,

- l'autorizzazione paesaggistica relativa alle opere a progetto, ai sensi dell'art 146 del D.Lgs. 42/04 e ss.mm.ii. emessa in data 18 Luglio 2017 dalla Regione, Servizio tutela del paesaggio e vigilanza province Oristano e Medio Campidano, mediante Determinazione No. 1360,
 - l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio dell'impianto di generazione elettrica per autoconsumo (Determin. n. 1124 del 27/07/2017),
 - l'autorizzazione doganale, rilasciata dall'Agenzia delle Dogane di Cagliari e Roma.
- Procedimento di Concessione Demaniale Marittima avente ad oggetto l'occupazione di un'area demaniale marittima e di uno specchio acqueo al fine di realizzare un'opera di banchinamento nell'ambito del progetto di Accosto e Deposito Costiero di GNL nel Porto di Oristano: in data 16 Dicembre 2019 è stato siglato l'atto formale con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna con decorrenza dal 1° Gennaio 2020 e durata cinquantennale.

6. Considerato e valutato che:

- la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'all. V, parte seconda del d.lgs.n. 152/2006 e s.m.i., 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;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

6.1. In ordine alle caratteristiche del progetto

A) delle dimensioni e della concezione dell'insieme del progetto

La società Edison S.p.A. intende effettuare modifiche al progetto “Accosto e Deposito Costiero di GNL nel Porto di Oristano”, già sottoposto con esito favorevole alla procedura di VIA (Decreto 0000283 del 17/10/2017), che prevedeva la realizzazione dei seguenti interventi infrastrutturali ed impiantistici:

- distanze e pescaggi adeguati alle gasiere lungo la rotta di avvicinamento all'area di ormeggio e nel bacino di evoluzione;
- l'attracco di navi metaniere e bettoline aventi caratteristiche analoghe a quelle di capacità compresa tra 1.000 e 27.500 m³ considerate come riferimento nella progettazione;
- il trasferimento del GNL dalle metaniere ai serbatoi di stoccaggio attraverso bracci di carico;
- lo stoccaggio del GNL mediante 7 serbatoi in pressione orizzontale di capacità di circa 1.430 m³ ciascuno;
- la gestione del “Boil Off Gas” (BOG) creato per gli effetti degli scambi termici con l'esterno;
- la distribuzione del GNL attraverso operazioni di caricamento su bettoline e camion.

A seguito del mutato contesto regionale, nel quale negli ultimi anni, sono stati avviati due progetti di realizzazione di una rete di trasporto del gas metano nella Regione, successivamente confluiti in un unico progetto (progetto Enura), Edison ha intenzione di aggiornare la configurazione progettuale autorizzata in maniera da facilitare la connessione del deposito costiero alla futura rete di trasporto. Inoltre, in relazione al mutato contesto di mercato, sono state apportate delle modifiche alle portate di caricamento di bettoline e autocisterne.

Di seguito si riportano le principali modifiche progettuali che Edison ritiene di attuare al progetto autorizzato:

- predisposizione della connessione alla rete di distribuzione locale / rete di trasporto con relative apparecchiature per la misura e l'invio del BOG e del GNL vaporizzato in rete;
- aggiunta di sistema di vaporizzazione ad aria del GNL e relative apparecchiature per il trasferimento del GNL vaporizzato;
- utilizzo di serbatoio di tipo “full integrity” verticale atmosferico (volume totale in fase 3 pari a 19.800 m³ inferiore alla soglia prevista per la sottomissione della procedura di VIA nazionale per gli stoccaggi di GNL

secondo l'allegato II del D. Lgs. 152/06) in sostituzione della batteria di serbatoi di tipo bullet in pressione precedentemente considerati nel progetto di Deposito autorizzato;

- revisione del numero e della portata di caricamento delle baie di carico per il caricamento delle autobotti;
- revisione della portata di carico/scarico per le operazioni di trasferimento del GNL dalla metaniera e verso le bettoline;
- riposizionamento di apparecchiature ed edifici.

Le modifiche progettuali secondo il Proponente non hanno riguardato la parte di realizzazione dell'accosto e approfondimento dei fondali, che è rimasta identica a quella assentita. A tal proposito si noti che il progetto autorizzato è stato sottoposto a VIA nazionale nel 2015 in quanto il progetto includeva anche la realizzazione dell'accosto per le metaniere in arrivo al Terminale (opera inclusa in Allegato II, Comma 11 del D. Lgs. 152/06) mentre il volume dello stoccaggio di GNL, oggi come allora, si trova al di sotto della soglia di 20,000 m3 prevista per la sottomissione a VIA Nazionale.

Le modifiche progettuali, così come descritte, sono state oggetto di un nuovo procedimento di sicurezza. A Dicembre 2019 Edison ha infatti presentato istanza per l'ottenimento del Nulla Osta di Fattibilità ex novo al CTR Sardegna, in accordo al D. Lgs. 105/15 e s.m.i., che si è espresso positivamente nell'ottobre del 2021 (R.U. 0020341.12-10-2021).

Utilizzazione di risorse naturali a seguito di intervento:

A) Produzione di rifiuti

Nello SPA si riporta la tipologia di rifiuto prodotto ma non la quantità. I principali rifiuti in fase di cantiere sono:

- ✓ rifiuti liquidi da usi civili;
- ✓ carta e legno proveniente dagli imballaggi delle apparecchiature, ecc.;
- ✓ residui plastici;
- ✓ eventuali terre e rocce da scavo non riutilizzabili in sito;
- ✓ cemento e calcestruzzo;
- ✓ residui ferrosi;
- ✓ materiali isolanti;
- ✓ oli;
- ✓ in funzione della tipologia di realizzazione dei pali potrebbe essere necessario l'utilizzo di fanghi ed i *cuttings* provenienti dalle lavorazioni connesse alla trivellazione per infissione pali. Le variazioni previste nella movimentazione delle terre e nella produzione dei rifiuti, seppur non trascurabili, non sono tali da modificare però la valutazione complessiva degli impatti sulla componente suolo e sottosuolo, sulla cui compatibilità ambientale il MATTM ha espresso parere favorevole con Decreto VIA n. 283/2017.

Scarichi idrici:

In fase di cantiere gli scarichi idrici sono ricollegabili a:

- produzione di reflui di origine civile legati alla presenza della manodopera coinvolta nelle attività di cantiere,
- scarichi delle acque necessarie per le attività di *commissioning* di condotte e serbatoi GNL,
- acque meteoriche di dilavamento delle aree di cantiere;

In fase di esercizio i principali scarichi sono:

-acque sanitarie connesse alla presenza del personale,

-acque meteoriche che saranno raccolte in parte nella fognatura bianca gestita dal CIPOR e in parte saranno scaricate in mare in corrispondenza della banchina

B) Inquinamento e disturbi ambientali

Emissioni:

Nella fase di cantiere sono legate a:

- emissioni di inquinanti dai motori dei mezzi di cantiere terrestri e marittimi utilizzati in fase di realizzazione del progetto,
- emissioni di polveri sollevate durante la movimentazione di terreno, ossia scavi e riporti per la preparazione delle aree e per la realizzazione delle fondazioni delle strutture e delle opere civili,
- traffico indotto per la realizzazione delle opere (trasporto personale, approvvigionamento materiale e conferimento materiale a discarica);

Nella fase di esercizio sono riconducibili a:

- emissioni atmosferiche continue associate alla presenza dei Motori a Combustione Interna, costantemente in funzione a servizio delle utenze,
- emissioni atmosferiche associate alla presenza del submerged combustion vaporizer, attivo nelle condizioni di indisponibilità dei vaporizzatori ad aria per condizioni climatiche a bassa temperatura ambiente ed elevata umidità. Si precisa che il funzionamento di tale equipment sarà saltuario,
- traffico di mezzi terrestri e marittimi indotto dallo svolgimento delle attività previste.

Prelievi idrici

In fase di cantiere sono previsti consumi idrici legati a:

- umidificazione delle aree di cantiere per limitare le emissioni di polveri dovute alle attività di movimento terra,
- operazione di produzione e rigenerazione dei fanghi bentonici per le operazioni di trivellazione/infissione dei pali per le fondamenta dei serbatoi,
- usi civili connessi alla presenza di personale addetto alle attività di costruzione,
- commissioning del serbatoio antincendio;

In fase di esercizio sono presenti i seguenti fabbisogni idrici:

- usi civili,
- usi industriali prelevati dalla rete industriale del Consorzio industriale Provinciale Oristanese.

C) Rischio gravi incidenti e/o calamità inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, in base alle conoscenze scientifiche, dei rischi per la salute umana, ecc.

Rischio idrogeologico e vincolo idraulico

Il rischio idrogeologico risulta essere pienamente compatibile con il Piano Stralcio per l’assetto Idrogeologico (PAI) e non risulta presentare interferenze con le aree sottoposte a Vincolo Idrogeologico. Non ricade in alcuna classe di pericolosità da Alluvione,

Rischio sismico:

I comuni di Santa Giusta e di Oristano rientrano nella classe a minor rischio sismico (Zona 4).

Con riferimento alle caratteristiche ed alla localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche dell'impatto potenziale

In merito alla localizzazione:

L'opera in progetto, proposta dalla società Edison S.p.A., è ubicata in un'area del Porto industriale di Oristano, quest'ultimo ubicato nel territorio comunale di Santa Giusta, in Provincia di Oristano (Sardegna).

La localizzazione del sito è riportata nella figura seguente.



a) Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi;

Il progetto non interessa direttamente alcuna area Ramsar. Nell'area vasta vi sono le seguenti zone umide di importanza internazionale quali:

- 3IT016 “Stagno di S’Ena Arrubia” (circa 3 km a Sud);
- 3IT023 “Stagno di Pauli Maiori” (circa 3.5 km ad Est);
- 3IT036 “Stagno Mistras” (circa 8.7 km a Nord-Ovest).

b) zone costiere e ambiente marino;

L'area interessata dal progetto ricade all'interno della fascia costiera perimetrata dal Piano Paesaggistico Regionale e, allo stesso tempo, in una zona industriale ubicata nel Porto di Oristano, nel territorio comunale di Santa Giusta.

c) zone montuose o forestali;

La centrale non è localizzata in zone montuose o forestali.

d) Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette dalla normativa nazionale; i siti della rete Natura 2000, nonché relative zone contigue su cui il progetto può impattare

Il Proponente asserisce che il progetto non interessa direttamente alcun Sito della Rete Natura 2000 e non presenta interferenze con i Piani di Gestione. Nell'area vasta di interesse sono presenti però i seguenti siti della Rete Natura 2000:

- SIC ITB030037 “Stagno di Santa Giusta” (circa 250 m ad Est);
- SIC ITB032219 “Sassu Cirras” (circa 300 m ad Ovest);
- SIC ITB030016 “Stagno S’Ena Arrubia e territori limitrofi” (circa 2 km a Sud);
- ZPS ITB034001 “Stagno S’Ena Arrubia” (circa 3 km a Sud);
- SIC ITB030033 “Stagno di Pauli Maiori di Oristano” (circa 3.5 km ad Est);
- ZPS ITB034005 “Stagno di Pauli Majori” (circa 3.6 km ad Est);
- SIC ITB030034 “Stagno Mistras di Oristano” (circa 6.6 km a Nord-Ovest);
- SIC ITB030080 “Isole Mal di Ventre e Catalano” (circa 7 km ad Ovest);
- ZPS ITB034006 “Stagno di Mistras” (circa 8.7 km a Nord-Ovest).

Stessa considerazione vale per le aree naturali protette. Nell'ambito dell'area vasta interessata dalla realizzazione delle opere a progetto vi sono:

- Area Marina Protetta Penisola del Sinis – Isola Mal di Ventre (circa 8.4 km ad Ovest);
- Parco Regionale Sinis Montiferru (circa 5 km a Nord-Ovest);
- Riserva Naturale Regionale S’Ena Arrubia (circa 3 km a Sud);
- Riserva Naturale Regionale Pauli Maiori (circa 3.5 km ad Est);
- Zone Umide di Importanza Internazionale (si veda il successivo Paragrafo 5.2.4);
- Oasi permanente di Protezione Faunistica e di Cattura di S’Ena Arrubia (circa 3 km a Sud);
- Oasi permanente di Protezione Faunistica e di Cattura di Pauli Maiori (circa 3.5 km ad Est);
- Oasi permanente di Protezione Faunistica e di Cattura di Mistras (circa 6.5 km ad NordOvest).

e) zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria sono già stati superati;

Non risultano.

g) zone a forte densità demografica;

L'area interessata dall'intervento non ricade in zone a forte densità demografica.

h) zone di importanza storica, culturale o archeologica;

Il progetto in esame, essendo inserito in un contesto industriale, non interessa aree caratterizzate da beni culturali e paesaggistici sottoposti a vincolo. A recepimento della richiesta da parere del MIBACT con nota Prot. n. 8732 del 30/03/2016 è stata redatta una Relazione Archeologica datata settembre 2016 in cui è stato attribuito al progetto un grado di rischio archeologico basso con maggiore cautela (grado di rischio archeologico medio) nelle aree interessate da interventi di scavo più profondi. Per maggiori dettagli si rimanda al documento specifico.

i) territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all'articolo 21 del D.Lgs.n.228/2001;

L'area dell'intervento ricade nella classe D2 - Medio, per quanto riguarda il Danno Potenziale, con la quale vengono classificate le “Aree con limitati effetti sulle persone e sul tessuto socio-economico. Aree attraversate da infrastrutture secondarie e attività produttive minori, destinate sostanzialmente ad attività agricole o a verde pubblico.

6.2. In ordine alla tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale

Emissioni e qualità dell'aria:

Per la valutazione della qualità dell'aria nell'area di progetto lo SPA fa riferimento al documento “Relazione annuale sulla qualità dell'aria in Sardegna per l'anno 2019”, redatto dalla Direzione Generale della Difesa dell'Ambiente della Regione Sardegna e dalla Direzione Tecnico Scientifica di ARPAS. Nello studio sono state considerate le stazioni di monitoraggio più vicine all'area di progetto: CENOR1, CENOR2 e CESG11. In queste tre stazioni nell'anno 2019 non sono stati registrati, per gli inquinanti considerati, superamenti dei limiti previsti dalla normativa vigente.

Il Proponente riferisce che rispetto al progetto originario, le modifiche progettuali proposte comportano ridotte variazioni degli effetti sulla componente atmosfera, per lo più legate alla variazione dell'impatto relativo alle ricadute al suolo di inquinanti atmosferici connesse al nuovo traffico navale indotto in fase di esercizio e al minore traffico terrestre in fase di esercizio dovuto ad una diminuzione delle autobotti in arrivo al deposito rispetto al progetto autorizzato. Per quanto riguarda le emissioni in fase di cantiere non si riscontrano variazioni significative in merito agli impatti valutati trascurabili già nel SIA 2015. Il Proponente ha prodotto anche la caratterizzazione delle emissioni di gas climalteranti.

Per quanto concerne il trasporto marittimo in fase di esercizio, lo scenario emissivo della nuova proposta differisce da quella già autorizzata in quanto i motori fissi considerati ad uso continuo sono superiori (3 con potenza pari a 630 kW anziché 2 con potenza pari a 450 kW) e la nave metaniera/bettolina in fase di stazionamento per trasferimento GNL rimane ormeggiata 2 ore al giorno in più. In tabella sono riportate le portate massiche delle sorgenti emmissive relative al nuovo scenario.

Sorgente	Inquinante [g/s]				
	NO ₂	SO ₂	PM ₁₀	CO	COV
Unità MCI ¹⁾	0.20	-	-	0.24	-
Metaniera in navigazione	1.64	-	-	-	-
Metaniera in manovra	8.20	-	-	-	-
Metaniera in scarica GNL	4.92	-	-	-	-
Bettolina in navigazione	0.48	-	-	-	-
Bettolina in manovra	2.38	-	-	-	-
Bettolina in caricazione GNL	1.43	-	-	-	-
Rimorchiatore ²⁾	2.99	1.40	0.28	0.34	0.19

Al fine di stimare le ricadute al suolo delle emissioni nel nuovo scenario è stato utilizzato il modello lagrangiano a puff, CALPUFF, corredato dal modello meteorologico CALMET nelle condizioni meteorologiche del 2014 e del post processore CALPOST. Il Proponente al termine dello studio modellistico sulle emissioni da traffico marittimo dichiara che l'impatto associato alle emissioni di inquinanti in atmosfera in fase di esercizio è nel complesso di lieve entità, reversibile e a scala locale.

Per quanto riguarda il traffico terrestre nelle condizioni di esercizio, l'unica variazione rispetto alla configurazione del progetto autorizzato consiste nella riduzione del numero di autobotti in arrivo quotidianamente. Nelle seguenti tabelle sono riportate rispettivamente la stima delle emissioni annue da traffico mezzi in fase di esercizio ed il confronto tra i due scenari.

Tipologia Mezzo	Utilizzo	NO _x [kg/anno] (1)	SO ₂ [kg/anno] (1)	PM ₁₀ [kg/anno] (1)
Mezzi Leggeri	Trasporto personale	3.12	0.03	0.07
	Raccolta rifiuti urbani	0.85	<0.01	<0.01
Mezzi Pesanti	Distribuzione GNL	55.32	0.16	0.14
	Approvvigionamento Sostanze/Prodotti	0.04	<0.01	<0.01
	Smaltimento rifiuti	0.17	<0.01	<0.01
	Esecuzione di varie attività (manutenzione, ecc.)	0.08	<0.01	<0.01

Inquinante	Emissioni Progetto Autorizzato [kg/TOT]	Emissioni Progetto Attuale [kg/TOT]
NO _x	1,869.66	1,489.4
SO ₂	9.97	5.0
PM ₁₀	6.05	5.4

Il Proponente conclude che le emissioni terrestri di NO_x, SO₂ e PM₁₀ per il progetto modificato risultano inferiori rispetto a quello autorizzato.

Ambiente idrico e Geologia

Per l'ambiente idrico, l'area di interesse per il progetto si colloca nel bacino idrografico del “Riu Merd'e Cani” (Codice Bacino 0225). I principali corpi idrici superficiali presenti in prossimità dell'area di progetto sono lo Stagno di Santa Giusta, con stato ecologico sufficiente e chimico non buono, posto ad una distanza minima di circa 400 m ad Est dall'area di progetto, il Canale di Pesaria, non classificato per la qualità delle acque, localizzato a circa 800 m a Nord dall'area di progetto e il Fiume Tirso, con stato ecologico buono e chimico buono, localizzato a circa 2.8 km a Nord - Ovest dall'area di progetto.

L'area di intervento è ubicata in corrispondenza di una fascia costiera non interessata dalla mappatura della Pericolosità da Inondazione Costiera delineata all'interno del PGRA. Le modifiche progettuali proposte non comportano alcuna variazione dal punto di vista delle interazioni con la componente stessa rispetto al progetto autorizzato, di cui sono richiamate le principali interazioni tra il progetto e la componente, riassunte sinteticamente secondo quanto riportato nel Parere CTVA n. 2402/2017.

Per la caratterizzazione chimico-fisica dell'area marino-costiera, sono stati considerati i dati disponibili nel sito del Si.Di.Mar, relativi all'ultima campagna di monitoraggio condotta nell'anno 2009 (da Gennaio 2009 a Luglio 2009). Relativamente alla presenza di metalli, sono stati analizzati i risultati del programma di monitoraggio del progetto MOMAR (sistema integrato per il Monitoraggio e il controllo dell' Ambiente MARino) ed i campionamenti effettuati a Giugno 2011 presso la stazione di campionamento ubicata alla Foce del Tirso (la più prossima all'area di progetto) mostrano concentrazioni di Nichel, Rame, Cromo, Piombo, Cadmio e Mercurio generalmente basse, rispetto agli standard di qualità ambientale indicati dal D.Lgs. 152/06 per le acque marino-costiere. Per quanto riguarda la qualità dei sedimenti, sempre nell'ambito del progetto MOMAR, si evince che, complessivamente, i valori misurati in corrispondenza delle stazioni di monitoraggio OR4, OR11 e OR15 (da 4,5 a 10 km a NO del sito di progetto, n.d.r.) sono al di sotto degli Standard di Qualità. Unica eccezione risulta il Cadmio misurato presso la stazione OR15; tale valore (0.50 mg/kg) risulta superiore allo Standard di Qualità di 0.30 mg/kg del DM 56/2009 ed è probabilmente riconducibile al traffico marittimo e alle attività portuali, anche se non sono da escludere apporti dalla laguna di Cabras. Nell'ambito delle Richieste di Integrazione inviate al MATTM nel Settembre 2016, è stato redatto il documento “Proposta di classificazione dei sedimenti marini”, nel quale sono riportati i risultati dell'indagine di caratterizzazione all'interno del Porto industriale di Oristano, eseguita da Tecno-In S.p.A. Nell'indagine sono stati eseguiti 6 sondaggi a mare, ad una profondità massima pari a -15,00 m dal livello del mare, ubicati in tre aree verso mare, nelle vicinanze della futura ubicazione del progetto. Le risultanze delle analisi fisiche, ecotossicologiche, chimiche e microbiologiche effettuate sui campioni, hanno evidenziato una percentuale media di pelite superiore al 10%, una classificazione eco-tossicologica BASSA, in considerazione dell'assenza di tossicità in più del 90% dei saggi, e una concentrazione dei livelli chimici rinvenuti compresi tra L1 e L2 effettuata ai sensi del D.M. 15 Luglio 2016 No. 173. Pertanto, considerando una classe di pericolo eco-tossicologica bassa secondo la Tabella 2.7 dell'Allegato Tecnico al Decreto Attuativo dell'art. 109, comma 2 lettera a), D.Lgs. 152/2006 e ss.ii., confrontata con il valore di HQc (L2) basso (nel caso specifico assente), la classe di Qualità del materiale è risultata essere B. Il materiale dragato sarà pertanto gestito con immersione deliberata in aree marine non costiere (oltre le 3 mn) con monitoraggio ambientale; immersione in ambiente conterminato in ambito portuale, incluso *capping* con monitoraggio ambientale.

L'acquifero superficiale freatico del Campidano di Oristano è impostato negli orizzonti delle alluvioni sabbioso-ciottolose, con un letto costituito da uno strato limo-argilloso spesso 1-2 m. L'acquifero profondo artesiano e multistrato è invece impostato nelle alluvioni ghiaioso-sabbiose del Pleistocene intercalanti vari livelli limo-argillosi. La vasta depressione verso la zona costiera è colmata da un accumulo deltizio con spessore che supera i 100 m. La permeabilità delle alluvioni è elevata nei primi 50 metri, più ridotta in profondità. La vulnerabilità del corpo idrico sotterraneo “Detritico-alluvionale plio-quadernario di Oristano” risulta alta (A). Gli stati chimico e quantitativo sono buoni. Le indagini hanno interessato la zona immediatamente a Sud e a Est dell'area di progetto, e solo in piccola parte sono state eseguite ai margini (pozzetti Pz10 e Pz11) della stessa, ed hanno evidenziato che la profondità della falda risulta compresa, nella quasi totalità dei casi, tra 2 m e 3 m.

Con il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo (presentato a Settembre 2016 nell'ambito delle integrazioni allo SIA 2015), il proponente ha redatto un Piano di Campionamento dei Materiali da Scavo al fine di accertarne le caratteristiche di qualità ambientale e l'idoneità al riutilizzo. Il Piano ha individuato 21 punti di indagine e solamente nel punto P09, ubicato in corrispondenza dei pali di fondazione dei serbatoi del progetto autorizzato, è stato effettuato il prelievo di un campione di acque sotterranee (profondità della falda 2.7 m). Il campione d'acqua prelevato dal Piezometro P09 non ha presentato il superamento dei valori soglia per gli analiti previsti (As, Cd, Co, Ni, Pb, Cu, Zn, Hg, Cr tot, Cr VI, Idrocarburi totali). Detto Piano del 2016 evidenziava che le terre da scavo presentavano “caratteristiche tali da risultare ammissibili in siti di destinazione a vocazione sia commerciale/industriale che verde/residenziale, dal momento che le concentrazioni rientravano nei limiti del D.Lgs. 152/06 All.5 alla Parte IV – Tab. 1 – Colonne A e B” e che “anche il volume di terra residuo risulta recuperabile con procedura semplificata ai sensi del D.M. 05/02/1998 e s.m.i.”.

Dal punto di vista geologico, l'area interessata dal progetto ricade interamente all'interno del settore costiero del Golfo di Oristano la cui costa, che delimita verso Ovest il territorio di Santa Giusta, è bassa ed è costituita dalle sabbie della spiaggia di Cirras e dalle dune oloceniche e attuali. L'area di progetto interessa a livello di substrato rocce prevalentemente arenatiche (sabbie) su cui poggiano materiale di deposito eolico mentre a Sud e ad Est si evidenzia la presenza di forme di origine antropica che caratterizzano gran parte dell'area portuale. Il sito è interessato principalmente da depositi alluvionali, costituiti in particolare da depositi di spiaggia antichi (denominati “g”) e nell'area di interesse, a quote prossime al piano di campagna, si rinvengono riporti antropici di spessore massimo di circa 1 m.

Biodiversità, Territorio e Paesaggio:

Viene ricordato che, dai dati esistenti nei documenti di pianificazione urbanistica e non con apposita indagine, nell'area di progetto sono presenti Seminativi a Rotazione e Vegetazione “Alonitrofila delle aree salmastre” (Habitat prioritario con specie endemiche), lungo il tratto costiero dove sono previsti la nuova banchina e l'area di accosto delle navi metaniere, senza alcuna valutazione dello stato attuale conservazione degli ecosistemi fragili e molto significativi. Sono presenti anche numerosissime specie faunistiche di interesse conservazionistico presenti nell'area vasta e incluse all'interno dei vicini Siti Natura 2000, aree protette ed IBA.

Si riportano altresì dati bibliografici, ormai datati, che mostrano l'esistenza altresì di vasti popolamenti di popolazioni bentoniche e di una ricca fauna ittica, di mammiferi e tartarughe negli ecosistemi marini e costieri dell'intero Golfo di Oristano.

Non vengono adeguatamente valutati gli impatti del progetto né in termini di consumo di suolo né di disturbo delle funzionalità ecologiche di specie ed ecosistemi terreni e marini importanti e molto significativi.

Per quanto riguarda la rete Natura 2000, vengono ricordati i seguenti recettori impattati dalle attività di progetto 3 dei quali praticamente in adiacenza:

- ✓ SIC ITB030037 Stagno di Santa Giusta a circa 250 m in direzione Est dall'area di progetto;
- ✓ SIC ITB032219 Sassu Cirras a circa 300 m in direzione Sud - Ovest dall'area di progetto;
- ✓ IBA 218 Sinis e Stagni di Oristano, ad una distanza minima di 250 m in direzione Est.

Ed altri più distanti:

- ✓ SIC ITB030080 Isole di Mal di Ventre e Catalano a 7 km dall'area di progetto;
- ✓ EUAP 0951 Penisola di Sinis – Isola di Mal di Ventre a circa 9 km;
- ✓ SIC ITB030034 Stagno di Mistras a circa 8.7 km.

Rumore e vibrazioni:

La realizzazione del progetto proposto prevede modifiche impiantistiche alla realizzazione di un deposito costiero di Gas Naturale Liquefatto (GNL) con relativo accosto per approvvigionamento tramite navi gasiere di piccola taglia e per successiva distribuzione tramite camion e bettoline, con lo scopo di fornire sia le utenze industriali sia quelle civili della Regione Sardegna, la quale risulta attualmente sprovvista di una rete di trasporto gas.

Lo studio svolto, per quanto riguarda il rumore è composto dai documenti:

- “Studio Preliminare Ambientale Doc. No. P0016711-1-H1 Rev. 0 – Febbraio 2022” contenente lo Studio acustico;
- “Rilevazione del clima acustico” che riporta i dati relativi ai ricettori individuati e i risultati dei monitoraggi acustici effettuati.

Il clima acustico nell’area è caratterizzato dalle seguenti principali sorgenti di rumore: attività portuali, attività industriali nell’area del Porto industriale e la risacca marina.

Nella documentazione presentata sono stati individuati i ricettori potenzialmente impattati e determinati i relativi valori limite attraverso l’analisi della classificazione acustica del territorio del Comune di Santa Giusta, approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale del 2 Febbraio 2009.

Al fine di caratterizzare l’area di interesse in funzione dei ricettori più prossimi al progetto, il Proponente ha identificato tre gruppi di ricettori, la cui ubicazione è riportata su apposita planimetria contenuta nella documentazione presentata:

- Ricettori Antropici di tipologia residenziale/servizi esterni all’area portuale-industriale “RA”;
- Ricettori Naturali “RN”;
- numerosi altri Ricettori Antropici di natura produttiva-industriale presenti nell’area portuale-industriale “RAI” in un intorno a circa 1 km dall’area di progetto.

I ricettori antropici di natura residenziale sono indicati con il suffisso “RA” e sono presenti esternamente all’area portuale industriale:

- edifici presenti lungo il Canale di Pesaria RA-2, RA-3, RA-4 (corrispondente al punto di misura RUM 02 della campagna ante operam) a circa 2.400 m in direzione Nord-Ovest;
- un’area di ristoro litorale (RA-9) lungo la costa a Sud del Porto Industriale, ubicata ad una distanza di circa 1.200 m a Ovest;
- un edificio abitativo agricolo (RA-1) situato a 1.500 m sud dell’impianto (riferimento misura RUM 01 della campagna ante operam).

Le aree residenziali di Oristano e Santa Giusta sono ubicate a distanze superiori a circa 4 km dall’area di progetto.

Per quanto riguarda i ricettori di tipo naturale cui il Proponente ha assegnato suffisso “RN”, i più prossimi all’area di progetto in esame sono rappresentati da:

- Sito di Interesse Comunitario SIC ITB032219 “Sassu Cirras”, a circa 300 m in direzione Sud - Ovest;
- Sito di Interesse Comunitario SIC ITB030037 “Stagno di Santa Giusta”, a circa 250 m in direzione Est, che costituisce anche un’area individuata come Important Bird Area IBA 218 “Sinis e Stagni di Oristano”.

I ricettori localizzati in prossimità dell’area di progetto sono della categoria Ricettori Antropici di natura produttiva-industriale (suffisso RAI) e sono rappresentati principalmente dalle attività produttive (capannoni ed uffici) sviluppatesi intorno al bacino portuale. Gli uffici più vicini all’area di impianto sono gli uffici denominati RAI-25, RAI-26 e RAI-27, localizzati ad una distanza di circa 1000 m a Nord-Ovest dell’impianto. Dalla Classificazione Acustica del Comune di Santa Giusta, sono stati dedotti i valori limite relativi ai sedici ricettori individuati:

- l’impianto di prossima realizzazione ricade in Classe VI “Area esclusivamente industriale”;
- i ricettori Antropici di tipologia residenziale/servizi (RA-2,3,4,8,9,10) ricadono in Classe III “Aree di tipo misto” con limiti di immissione 60 dBA periodo diurno e 50 dBA di notte;
- i ricettori naturali RN-5 e 6 (Est) ricadono nelle classi acustiche Classe I “Aree particolarmente protette”, con limiti di immissione 50 dBA di giorno e 40 dBA di notte e Classe II “Aree prevalentemente residenziali” con limiti di immissione 55 dBA di giorno e 45 dBA di notte;
- i ricettori naturali RN-7 (Sud) ricadono prevalentemente nelle classi acustiche Classe III “Aree di tipo misto” con limiti di immissione 60 dBA di giorno e 50 dBA di notte), ma in parte anche nella Classe IV “Aree di intensa attività umana” con limiti di immissione 65 dBA di giorno e 55 dBA di notte, nella Classe V “Aree

prevalentemente industriali” con limiti di immissione 70 dBA di giorno e 60 dBA di notte e nella Classe VI “Area esclusivamente industriale” con limiti di immissione 70 dBA di giorno e 70 dBA di notte e , cui non è applicabile il criterio differenziale;

- i ricettori Antropici di natura produttiva-industriale più vicini (RAI da 13 a 27) ricadono tutti in Classe VI “Area esclusivamente industriale” con limiti di immissione 70 dBA di giorno e 70 dBA di notte, cui non è applicabile il criterio differenziale.

Nel periodo dal 27 al 29 novembre 2019 è stata eseguita una campagna di misure volta a caratterizzare il clima acustico ed il livello di rumore residuo nell’area e per la taratura del modello di calcolo previsionale. Le misure effettuate sono state due e della durata di 24 ore in corrispondenza dei ricettori abitativi e di servizio a Nord e ad Ovest dell’impianto:

- Postazione 1 [Classe VI]: ricettore abitativo/agricolo situato a Sud dell’impianto, rappresentativo di una situazione acustica potenzialmente differente rispetto alla Postazione 2. Inoltre, tale posizione è anche rappresentativa del clima acustico del ricettore naturale RN-7;
- Postazione 2 [Classe III]: unici ricettori abitativi nell’area.

Come detto le postazioni di misura sono state scelte dal Proponente anche in funzione della taratura del modello di simulazione implementato per la definizione complessiva dello stato acustico ante operam dell’area di studio.

In tabelle riassuntive sono stati riportati i risultati delle misure acustiche ed è effettuato il confronto con i limiti di legge stabiliti dalla classificazione acustica comunale.

- Postazione 1 - Classe VI - Livello di immissione diurno 42.0 dBA e livello notturno 38.9 dBA;
- Postazione 2 - Classe III - Livello di immissione diurno 45.1 dBA e livello notturno 41.9 dBA.

L’indagine svolta dal Proponente ha messo in rilievo che il rumore residuo dell’area circostante le due postazioni di misura, rappresentative di altrettanti ricettori antropici di tipo abitativo ed industriale, si colloca su livelli inferiori ai limiti massimi assoluti di immissione e di emissione per le Classi acustiche specifiche per ciascun ricettore, sia nel tempo di riferimento diurno che in quello notturno.

Nello Studio Preliminare Ambientale il Proponente afferma che per la componente rumore e vibrazioni le modifiche progettuali proposte non comportano alcuna variazione dal punto di vista delle interazioni con la componente rispetto al progetto autorizzato e che le emissioni di rumore e vibrazioni legate alle attività di cantiere, considerando la tipologia di mezzi analoghi ai precedenti e le medesime caratteristiche di aleatorietà delle attività di costruzione, risultano nella pratica equivalenti come entità dell’impatto rispetto al progetto autorizzato con Decreto di compatibilità ambientale (VIA) n. 283/2017. Pertanto per la fase di cantiere nello Studio non sono state operate valutazioni.

Per la simulazione dello stato acustico attuale e della situazione futura connessa al rumore che verrà prodotto durante la fase di esercizio del deposito costiero GNL il Proponente ha fatto ricorso al software di previsione e propagazione acustica SoundPlan 7.4.

Come sorgenti di rumore è stato considerato anche il traffico veicolare e la procedura di simulazione utilizzata per il calcolo delle emissioni delle sorgenti mobili (traffico veicolare) è la norma RLS 90.

Per quanto riguarda il rumore prodotto dalle sorgenti industriali presenti nell’area la norma di riferimento è la ISO 9613-2 e sono state considerate le emissioni delle sorgenti costituite dall’impianto secondo il nuovo assetto proposto. Il deposito costiero GNL sarà infatti equipaggiato con alcuni dispositivi che rappresentano nuove sorgenti acustiche rispetto al progetto originario. In una tabella di sintesi è stata riportata la lista delle sorgenti considerate nelle simulazioni. Alcune sorgenti opereranno con funzionamento continuo, altre con funzionamento discontinuo.

Il vaporizzatore è stato modellizzato come una sorgente sonora superficiale di potenza sonora complessiva pari alla potenza sonora di aspirazione dei quattro ventilatori e considerando quattro sorgenti sonore puntuali sulla sommità, corrispondenti ciascuna alla potenza sonora di un singolo ventilatore.

Con le elaborazioni numeriche svolte il Proponente ha valutato le emissioni sonore generate dai macchinari e le immissioni sonore in facciata ai ricettori considerati e nelle Figure 5.6 e 5.7, allegate allo Studio acustico, sono riportate le mappe acustiche relative ai livelli di emissioni e di immissioni, mentre nella tabella 5.9 sono riportati i livelli di rumore residuo di tutti i ricettori individuate e nelle tabelle, 5.10, 5.11 e 5.12 è riportata la verifica del rispetto dei limiti acustici ai ricettori considerati, rispettivamente dei limiti di emissione, assoluti di immissione e differenziali di immissione, ove applicabili.

L’analisi condotta ha permesso al Proponente di prevedere per la fase di esercizio il rispetto dei limiti di immissione, emissione e differenziale presso tutti i ricettori, sia nel periodo diurno, sia in quello notturno.

In sintesi le nuove simulazioni effettuate hanno confermato il rispetto dei limiti acustici vigenti presso i ricettori valutati.

Alla luce di quanto elaborato il Proponente ritiene che l’aggiornamento del progetto non porterà variazioni tali da modificare la valutazione complessiva dell’impatto in fase di esercizio avendo determinato il rispetto di tutti i valori limite previsti dalla normativa.

Vibrazioni

La documentazione presentata non contiene indicazioni per le vibrazioni.

Come già riportato nella precedente sezione del presente documento, il Proponente nello Studio Preliminare Ambientale ha affermato che “per la componente rumore e vibrazioni le modifiche progettuali proposte non comportano alcuna variazione dal punto di vista delle interazioni con la componente rispetto al progetto autorizzato e che le emissioni di rumore e vibrazioni legate alle attività di cantiere, considerando la tipologia di mezzi analoghi ai precedenti e le medesime caratteristiche di aleatorietà delle attività di costruzione, risultano nella pratica equivalenti come entità dell’impatto rispetto al progetto autorizzato con Decreto di compatibilità ambientale (VIA) n. 283/2017”.

Pertanto per la componente vibrazioni, sia per la fase di cantiere che quella di esercizio, nello Studio effettuato non sono state operate valutazioni relative a tale componente ambientale, rimandando le considerazioni allo Studio originario di Impatto Ambientale.

Campi elettromagnetici

Nella documentazione presentata non è presente lo studio dell’impatto dovuto alle emissioni relative ai campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici in quanto le opere previste nell’ambito delle modifiche proposte non riguardano azioni o installazione di componenti in grado di generare impatti significativi sulla componente.

Salute umana:

Gli impatti sulla componente salute non sono stati valutati dal Proponente.

7. Tenuto conto:

7.1. delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell’art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle regioni, delle province autonome, degli enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

1. Osservazioni dell’ARPA Sardegna con prot. n. 1639/2022, acquisito dalla Direzione con prot. MiTE 52514 del 29/04/2022 con cui si osserva che per quanto riguarda la componente rumore e vibrazione, la dichiarazione resa per la fase di esercizio dovrebbe essere supportata da elementi che consentano una chiara lettura di quanto prodotto consentendo la comparazione tra il precedente studio e gli effetti delle modifiche introdotte. ARPA Sardegna ritiene che sia opportuno aggiornare l’attuale clima acustico dell’area poiché la situazione a contorno potrebbe essere mutata, stante il lasso temporale trascorso dal precedente studio acustico.

La valutazione dell’impatto acustico della fase di cantiere non può essere elusa per via delle difficoltà, ben note, che sorgono nel quantificare l’incidenza acustica della fase realizzativa in quanto la norma stessa e la D.G.R. 62/9 (Parte IV, articolo 3, lettera m), pone in capo al Proponente l’onere di effettuare l’analisi dell’impatto acustico nella fase di realizzazione oltre che di indicare gli accorgimenti tecnici operativi che, qualora si rendessero necessari, saranno adottati per minimizzare il disturbo.

8. Valutato il progetto:

- Considerata la documentazione presentata dal Proponente;
- Verificata la documentazione
- Considerate le osservazioni dell’ARPA Sardegna

8.1. Con riferimento agli elaborati progettuali e alle caratteristiche e alla localizzazione del progetto, nonché alle caratteristiche dell’impatto potenziale:

Con riferimento al progetto “Accosto e Deposito Costiero di GNL nel Porto di Oristano”, approvato con decreto VIA 0000283 del 17/10/2017, che prevede la realizzazione di interventi infrastrutturali e impiantistici e modifiche come descritti a pag. 5 del presente parere, alla luce di quanto emerso dalla lettura della

documentazione, si ritiene che il progetto di modifica della configurazione iniziale proposto con il progetto di “Accosto e Deposito Costiero di GNL” può comportare impatti potenziali.

8.2 Con riferimento alle emissioni in atmosfera:

Sebbene nel territorio interessato dal progetto non si rilevano condizioni di particolare criticità per la qualità, si evidenzia che il nuovo scenario emissivo del trasporto marittimo, nella fase di esercizio, in seguito all’incremento dei punti di emissione, potrebbe determinare un maggiore impatto sulla componente atmosfera rispetto alla configurazione autorizzata. Lo SPA non consente di confrontare i due scenari e pertanto di valutare il delta tra le due proposte. Il Proponente riferisce che non è possibile fare un confronto dettagliato con le precedenti simulazioni effettuate per il SIA del progetto originario, in ragione delle diverse assunzioni adottate in termini di analisi modellistica e della maggiore accuratezza delle informazioni progettuali disponibili, in seguito allo sviluppo degli studi ingegneristici più approfonditi. Tale affermazione conferma l’opportunità di produrre un nuovo SIA che tenga conto della nuova, più approfondita, definizione dell’opera ed è riprova che il progetto proposto non può essere considerato estensione, senza ulteriori impatti, di quello già valutato.

8.3 Con riferimento alla componente salute pubblica:

Gli impatti sulla componente salute non sono stati valutati dal Proponente, non è pertanto possibile escludere che tale progetto possa determinare impatti negativi sulla salute della popolazione.

Il Proponente avrebbe dovuto effettuare:

- la descrizione delle caratteristiche socio-demografiche della popolazione potenzialmente impattata dalla realizzazione del progetto per la ricognizione della presenza di condizioni di fragilità e vulnerabilità che potrebbero ripercuotersi negativamente sui profili di salute.
- la valutazione dell’esposizione alle potenziali emissioni associate alla realizzazione del progetto della popolazione residente nell’area di interesse
- la descrizione dei profili di salute riportando indicatori sanitari quali esiti di mortalità, di ricovero ospedaliero per grandi gruppi di patologie e di incidenza tumorale delle popolazioni residenti nell’area di interesse per evidenziare la presenza di criticità sanitarie.
- la valutazione dei potenziali impatti sulla salute effettuando una stima degli effetti sanitari attesi sulla popolazione potenzialmente esposta

8.4. Con riferimento alla componente rumore e radiazioni non ionizzanti:

Per quanto riguarda il rumore è stata sviluppata una campagna di misure della durata di 24 per caratterizzare due postazioni di rilievo rappresentative dei ricettori presenti nell’area di intervento ed è stata effettuata la valutazione della fase di entrata in esercizio con le modifiche progettuali proposte.

Per la fase di cantiere il Proponente ha ritenuto che la situazione in corso di realizzazione delle opere sarà identica a quella prevista in fase di richiesta di autorizzazione, rinviando pertanto a tale documentazione per l’analisi di tale fase realizzativa.

Le elaborazioni svolte hanno dimostrato il rispetto dei valori limite derivanti alla classificazione acustica comunale per le emissioni, le immissioni assolute e differenziali, per i sedici ricettori individuati nelle tre macro aree rilevate dal Proponente.

Per quanto concerne le vibrazioni nella documentazione non sono state fornite indicazioni, in quanto il Proponente non ritiene che le modifiche proposte possano variare il quadro di tale componente, già presentato in fase di richiesta di autorizzazione. Pertanto si rimanda alla documentazione allora prodotta.

Per la Componente radiazioni non ionizzanti invece il progetto non presenta elementi che possano comportare impatti su questa componente.

8.5. Con riferimento alla componente biodiversità, aspetti naturali, ecosistemi, paesaggio:

Lo SPA ricorda che nell’ambito delle richieste di integrazione allo SIA 2015 era stato presentato uno Studio di Incidenza (datato Luglio 2016) e che le opere in progetto erano state valutate potenzialmente non incidenti (“è improbabile che si producano effetti significativi, sia in fase di cantiere che di esercizio dell’impianto”)

sugli habitat e sulle componenti floristica e faunistica dei Siti Natura 2000. Dichiara anche che, rispetto al progetto originario, in merito al quale il MATTM ha espresso giudizio favorevole di compatibilità ambientale, le modifiche non dovrebbero avere impatti particolari.

Al riguardo si osserva che, come ben chiarito dalle Linee Guida sulla Valutazione di incidenza 2019 approvate dalla Conferenza Stato Regioni e (pag. 75) per porre termine a una procedura di pre-infrastruttura per la mancata corretta applicazione della VINCA da parte della Repubblica Italiana e delle istituzioni locali, e pubblicate nella Gazzetta Ufficiale 303/2019, al termine di 5 anni gli studi di incidenza e la relativa valutazione, di I o II livello, vanno rinnovate, sentendo l'ente gestore: “Il parere di screening ha validità di 5 anni, fatti salvi i casi nei quali è espressamente prevista una durata più breve, valutata in considerazione della dinamicità ambientale degli ecosistemi o degli habitat interessati, o più ampia nei casi nei quali il parere sia riferito a Piani pluriennali. Per le varianti di P/P/P/I/A è fatto obbligo al proponente di presentare istanza di verifica all'Autorità competente per la VINCA che potrà confermare il parere reso oppure richiedere l'avvio di una nuova procedura e, qualora all'interno di un endoprocedimento, anche per il tramite dell'Amministrazione deputata al rilascio del provvedimento finale di approvazione della variante. In ogni caso, al termine dei cinque anni è necessario ripetere la procedura di screening”; analogamente (pag. 98) “la validità temporale del parere di Valutazione di Incidenza è 5 anni, termine oltre il quale l'autorizzazione è da considerarsi nulla, fatti salvi i casi nei quali è espressamente prevista una durata più breve, valutata in considerazione della dinamicità ambientale degli ecosistemi o degli habitat interessati, o più ampia. Oltre i 5 anni è necessario espletare nuovamente l'istruttoria di Valutazione di Incidenza, in considerazione delle eventuali modifiche dello stato di conservazione, degli obiettivi e delle misure di conservazione determinati per gli habitat e specie di interesse comunitario presenti nel sito Natura 2000.”

Si ritiene in ogni modo che gli impatti cumulativi agli altri progetti, l'assenza di alternative localizzative, il passaggio di mezzi terrestri e il disturbo nelle fasi di esercizio e di cantiere, associato al livello insufficiente di aggiornamento dei dati, alla scarsità di analisi degli impatti e alla totale assenza di misure di compensazione ambientale (vedasi anche le Osservazioni ARPAS), non consentano garanzie di soddisfacimento degli obblighi eurounitari.

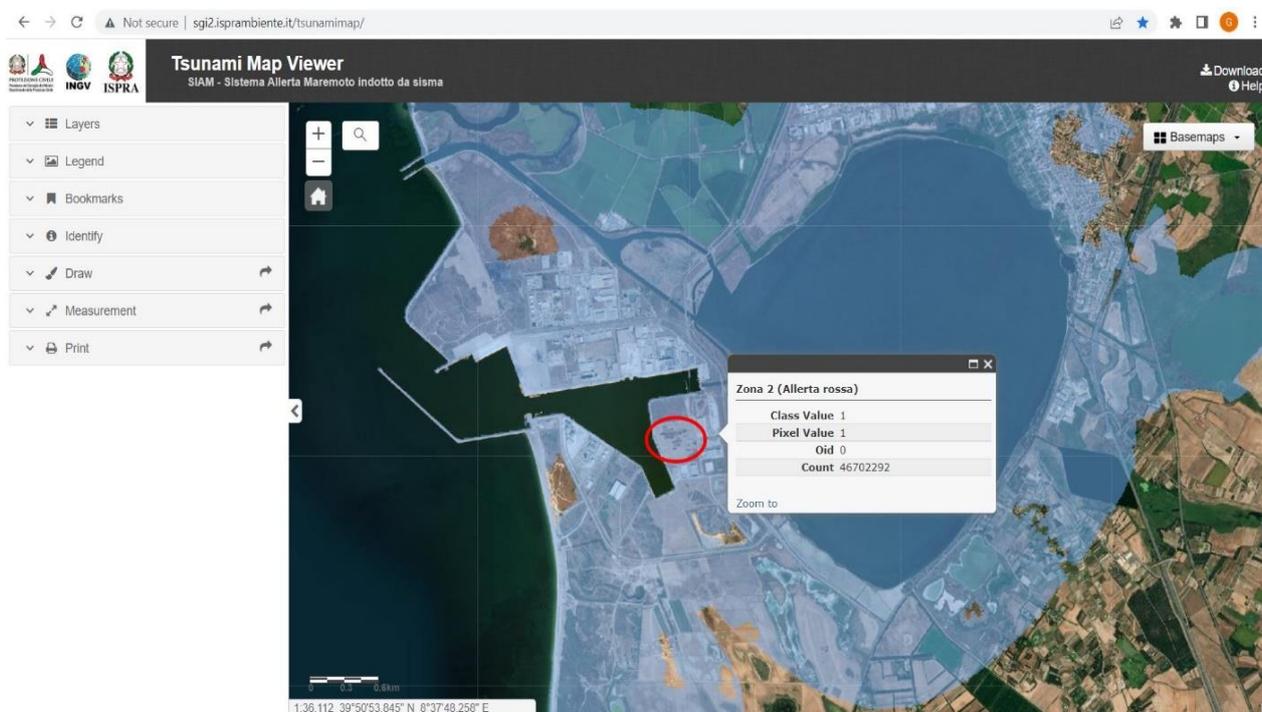


Immagine satellitare (al 30 giugno 2020) fornita da Google Earth comprensiva del sito di progetto (ellisse rossa, elaborazione Commissione).

8.6. Con riferimento alla componente suolo e sottosuolo, ambiente idrico:

Ambiente Idrico e sottosuolo: il Proponente fa riferimento alle caratterizzazioni eseguite (fra il 2009 e il 2016) nell’ambito del precedente procedimento di VIA concluso nel 2017, relativo a un progetto in parte differente. L’analisi degli impatti, parimenti, richiama espressamente le analisi e le valutazioni eseguite dalla Commissione ed esitate con Parere n. 2402 del 2017, positivo con prescrizioni numerosamente richiamanti l’ambiente idrico e il sottosuolo.

Il Proponente, in relazione al tema dell’esposizione del progetto ai rischi anche naturali afferma che l’area di progetto “non interessa zone mappate quali aree a pericolosità da inondazione costiera”, tuttavia, l’area del presente progetto, e un intorno molto più esteso (figura sottostante tratta dal sito <http://sgi.isprambiente.it/tsunamiweb>), risultano ricadere nella Zona 2 (Allerta rossa) come perimetrata nell’ambito del progetto SIAM (Sistema Allerta Maremoto indotto da sisma) della PCM Protezione Civile, INGV e ISPRA.



Estensione della Zona 2 (Allerta rossa) per maremoto, come perimetrata nell’ambito del progetto SIAM (sito di progetto corrispondente all’ellisse rossa, elaborazione Commissione).

Terre e rocce da scavo: le indagini eseguite nel 2016 fanno riferimento alla differente normativa allora vigente (DM 161/2012) e al Piano di Utilizzo presentato in sede del precedente procedimento ID_VIP 3211, con un progetto in parte differente, certamente diverso per quanto riguarda l’area di intervento, ora più ampia rispetto a quella del progetto autorizzato nel 2017.

Considerato che ARPAS nelle osservazioni pervenute evidenzia che dall’analisi della documentazione allegata all’istanza si rilevano delle incongruenze in relazione ai quantitativi di materiali movimentati, con necessità di definire in dettaglio i volumi totali di materiali escavati, quelli riutilizzati e/o conferiti a discarica, oltre ai quantitativi di materiali di riporto prelevati da cava di prestito, e di riportare su idonea planimetria quotata le aree soggette ad operazioni di scavo e riporto per la sistemazione dell’area di intervento, si ritiene necessario che il Proponente provveda a ripresentare il Piano di utilizzo in relazione al mutato quadro progettuale di riferimento.

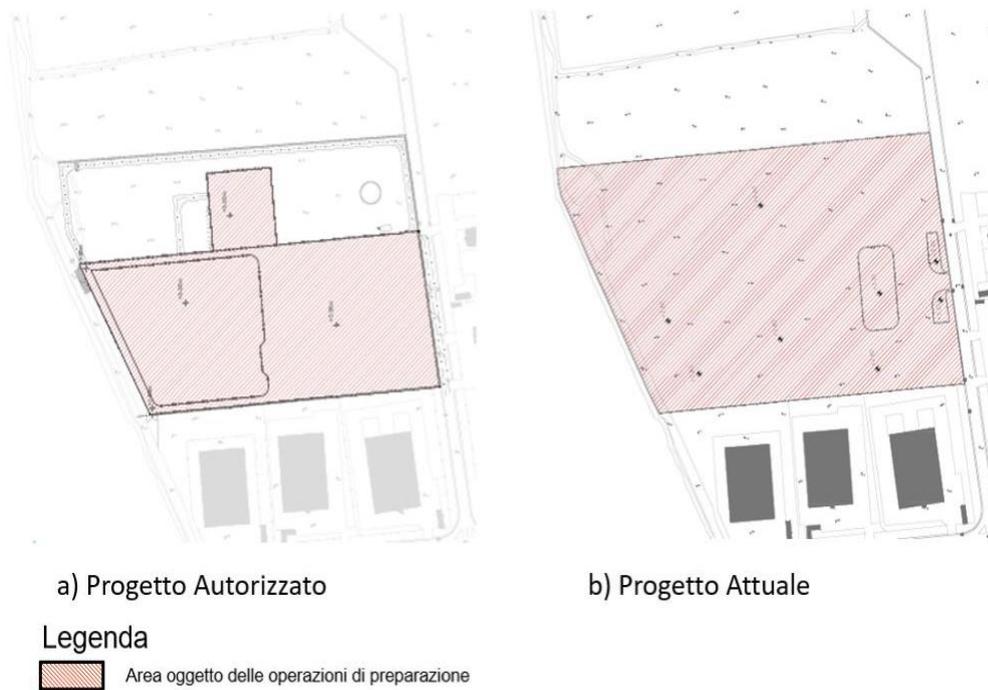


Figura 2.1 dello Studio Preliminare Ambientale del 2022.

CONSIDERATO CHE

Il Proponente fa riferimento alle caratterizzazioni eseguite e a dati raccolti nell’ambito del precedente procedimento di VIA concluso nel 2017, relativo ad un progetto in parte differente, mentre l’analisi degli impatti richiama espressamente le analisi e le valutazioni eseguite dalla Commissione in quella sede, contenute nel Parere n. 2402 del 2017; fatta salva la riproposizione dell’istanza debitamente integrata,

la Sottocommissione VIA

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell’istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere,

che il progetto denominato “*Porto di Oristano. Modifiche al progetto "Accosto e Deposito Costiero di GNL”*” è suscettibile di determinare potenziali impatti ambientali ed incidenza sui siti Rete Natura 2000 significativi e negativi e pertanto deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA
Avv. Paola Brambilla**