



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

* * *

Parere n. 890 del 10 novembre 2023

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>“Progetto per la realizzazione di una banchina al servizio di un cantiere nautico in località Cala Saccaia – Porto di Olbia”</p> <p>ID_VIP: 10215</p>
Proponente:	<p>Società Servizi Nautici s.r.l.</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*” (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*) e ss.mm.ii.;
- i 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, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13/01/2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 196 del 13 giugno 2023 e n. 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023;

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 D. Lgs. n. 152/2006, come novellato dal D. Lgs. n. 104 del 16/06/2017, 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, 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*” e All. 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)*” e, in generale, le Linee guida della Commissione 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 (VIAS) 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).

RILEVATO che:

- la Società Servizi Nautici s.r.l., con nota pec del 13/07/2023, acquisita al prot. 114349/MASE del 13/07/2023, ha presentato istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art.19 del D. Lgs. n. 152/2006, relativamente al “*Progetto per la realizzazione di una banchina al servizio di un cantiere nautico in località Cala Saccaia – Porto di Olbia*”, da realizzarsi nel Comune di Olbia;
- la Divisione V – Procedure di Valutazione Via e Vas della Direzione Generale Valutazioni Ambientali (d’ora innanzi Divisione) con nota prot. n. 141406 del 07/09/2023, acquisita al prot. n. 10011/CTVA del 07/09/2023, 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 3 dell’art. 19 del D. Lgs. 152/2006 è stato pubblicato sul sito web dell’Autorità competente alla pagina <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Info/10157>, 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. 152/2006, riservandosi di verificare la conformità della stessa documentazione amministrativa rispetto a quanto previsto dall’art. 2 e segg. del decreto interministeriale n. 1 del 4/01/2018 e la congruità del versamento dell’onere istruttorio;

- sempre la Divisione, nella sopracitata comunicazione, ha evidenziato che, poiché il progetto è soggetto alle disposizioni di cui all’art. 109, comma 5-bis, del D. Lgs. 152/2006, ai fini del rilascio dell’autorizzazione all’immersione in mare del materiale derivante dalle attività di escavo, viene richiesto, ai sensi dell’art. 5 del D.M. 173/2016, il parere della Commissione consultiva per la pesca e l’acquacoltura della Regione Sardegna che attesti la sostenibilità delle attività previste con riguardo alle risorse alieutiche e la loro compatibilità con la pesca e l’acquacoltura, nonché il parere della Capitaneria di Porto di Olbia;
- la Regione Sardegna, Assessorato alla Difesa dell’Ambiente, con nota prot. 26364 dell’8/09/2023, acquisita al prot. CTVA/10148 dell’8/09/2023, ha comunicato che per la procedura relativa al progetto in epigrafe sussiste il concorrente interesse regionale, indicando la dott.ssa Delfina Spiga quale rappresentante regionale nella CTVA (come da designazione con Decreto dell’Assessore degli Affari generali, Personale e Riforma della Regione n. P. 3039/39 del 21/07/2022).

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, consiste dello Studio Preliminare Ambientale, redatto ai sensi del D. Lgs. 152/2006, datato giugno 2023 e corredato di 15 elaborati (Computo metrico estimativo, Piano economico finanziario, Relazione tecnica opere demaniali, Piano degli ormeggi, Esiti della caratterizzazione dei sedimenti marini, 10 planimetrie, stralci e altri elaborati tecnici);
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra tra le tipologie riportate al punto 11 dell’allegato II-bis alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, “*Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l’esterno dei porti (esclusi gli attracchi per le navi da traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1.350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse*”.

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 e pareri pervenuti:

- **dalla Regione Autonoma di Sardegna**, Direzione Generale Assessorato della Difesa dell’Ambiente, comunicate con nota prot. n. 29893 del 10/10/2023, acquisita al prot. n. 11386/CTVA del 10/10/2023 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. 44489 del 25/09/2023, dalla Direzione Generale dei Lavori Pubblici-Servizio Infrastrutture di Trasporto e Sicurezza Stradale (nota prot. 36895 del 15/09/2023), dal Servizio Genio Civile di Sassari (nota prot. 36746 del 14/09/2023), dalla Direzione Generale degli Enti Locali e Finanze - Servizio Demanio, Patrimonio e Autonomie locali di Sassari e Olbia-Tempio Pausania (nota prot. 40733 del 12/09/2023), dall’Agenzia per la Protezione dell’Ambiente della Sardegna (ARPAS), Dipartimento Nuoro e Ogliastra (nota prot. 34841 del 25/09/2023), dalla Direzione Generale Agenzia Regionale del Distretto Idrografico della Sardegna – Servizio Difesa del suolo, Assetto Idrogeologico e Gestione del Rischio Alluvioni (nota prot.

- 10226 del 2/10/2023), dalla Direzione Generale dei Trasporti – Servizio per le Infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti (nota prot. 15776 del 2/10/2023), dal Servizio Territoriale Ispettorato Ripartimentale e del CFVA di Tempio (nota prot. 68435 del 5/10/2023), dal Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna-Gallura (CIPNES) (nota prot. 7905 del 6/10/2023) e dal Servizio Pesca e Acquacoltura dell’Assessorato dell’Agricoltura e Riforma Agropastorale (nota prot. 22027 del 6/10/2023);
- **dal Comitato tecnico consultivo regionale per la pesca e l’acquacoltura della Regione Sardegna**, parere trasmesso con nota n. 22027 del 6/10/2023 dall’Assessorato dell’Agricoltura e Riforma Agropastorale e acquisito al prot. n. MASE/159969 del 6/10/2023;
 - **dalla Capitaneria di Porto di Olbia**, parere trasmesso con nota prot. n. 27725 del 18/10/2023 e acquisito al prot. n. MASE/167380 del 18/10/2023;

EVIDENZIATO 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 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;
- 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, alle motivazioni e alla descrizione del progetto

Il sito di intervento di progetto è ubicato all’interno della *rias* del Golfo di Olbia, sulla sponda settentrionale in loc. Cala Saccaia, che rappresenta una delle ultime propaggini verso est delle numerose attività produttive che caratterizzano l’area industriale e portuale. Risulta accessibile via terra tramite la strada consortile “via Madagascar” oppure da mare.

Dal punto di vista urbanistico, il sito ricade all’interno della perimetrazione dell’area vasta del porto di Olbia ma non rientra nel porto commerciale dell’Isola Bianca e tanto meno in quello industriale di Cala Cocciani, i quali sono ubicati più a ovest, rispettivamente a 2,7 e 1,4 km. Il sito ricade invece in un’area indicata nel Piano Regolatore Portuale (PRP – tavola PO.9 “Zonizzazione”) interessata da attività di “*cantieri navali zona industriale*”. La vocazione di questo settore del Golfo di Olbia a questa tipologia di attività è confermata, secondo il Proponente, anche da altri strumenti urbanistici e di pianificazione come ad esempio il PPR, nonché dalla effettiva presenza su tutta la costa (dal porto industriale fino a Cala Saccaia) di attività connesse alla nautica (assistenza, riparazione, rimessaggio, ecc.).

Lo Studio Preliminare Ambientale è stato presentato dalla Proponente Società Servizi Nautici srl in relazione al progetto che prevede la nuova realizzazione di una banchina con darsena alaggio e varo con travel lift che costituirà il prolungamento del piazzale a servizio del cantiere nautico esistente. La banchina, della lunghezza di circa 70 m, sarà realizzata in un settore costiero compreso tra due banchine esistenti. Per la sua realizzazione sarà necessario uno sbancamento subacqueo che consentirà la realizzazione delle opere strutturali a coronamento della stessa, e sarà necessario un ulteriore sbancamento, anch’esso subacqueo (dragaggio), nelle zone antistanti il fronte della banchina. Il materiale di risulta dello sbancamento subacqueo sommato a quello generato dal dragaggio per l’approfondimento del fondale sarà accumulato nella vasca di colmata ricavata internamente alla banchina, vasca dimensionata affinché possa accogliere tutto il materiale come meglio specificato negli elaborati grafici progettuali.

Si riportano sotto anche i dettagli dello stato di fatto e dello stralcio di progetto.



Madagascar. La struttura costituente la banchina sarà realizzata in calcestruzzo debolmente armato, ovvero, la struttura che delimita il fronte mare, fungerà completamente alle sue funzioni statiche come un sistema di contenimento a gravità. La profondità della banchina, che costituirà il prolungamento del piazzale a servizio del cantiere nautico in realizzazione, ottenuta misurando dal futuro fronte mare all'attuale linea demaniale, è pari a circa 14 metri al lato est ed è perfettamente allineata alla banchina esistente al lato ovest, costituendo quindi un proseguimento verso est di quest'ultima. La banchina si presenta con un profilo quasi piano con una pendenza pari all'1% circa, verso mare fino ad intercettare la linea delle caditoie per la raccolta delle acque dal piazzale e verso terra dal fronte banchina alla stessa caditoia per la medesima utilità. La larghezza della banchina, ovvero misurandola da un estremo all'altro, parallelamente al mare, è pari esattamente a 68,20 metri. Le acque intercettate dalle caditorie saranno convogliate ad un disoleatore per poi essere rimandate alla rete consortile dotata di proprio sistema di smaltimento (e.g. depuratore consortile).

La banchina sarà dotata di apparecchi illuminanti costituiti da due colonne faro poste in prossimità dei suoi estremi approssimativamente in corrispondenza della linea demaniale. Sul bordo verso mare, verranno ubicate le colonnine di servizio per le imbarcazioni (telefono, luce acqua ecc.), e verrà realizzato un cunicolo ispezionabile per l'alimentazione dei servizi in banchina.

Per la realizzazione della banchina sarà necessario uno sbancamento subacqueo che consentirà la realizzazione delle opere strutturali a coronamento della stessa; sarà necessario un ulteriore sbancamento, anch'esso subacqueo (dragaggio), nelle zone antistanti il fronte della banchina.

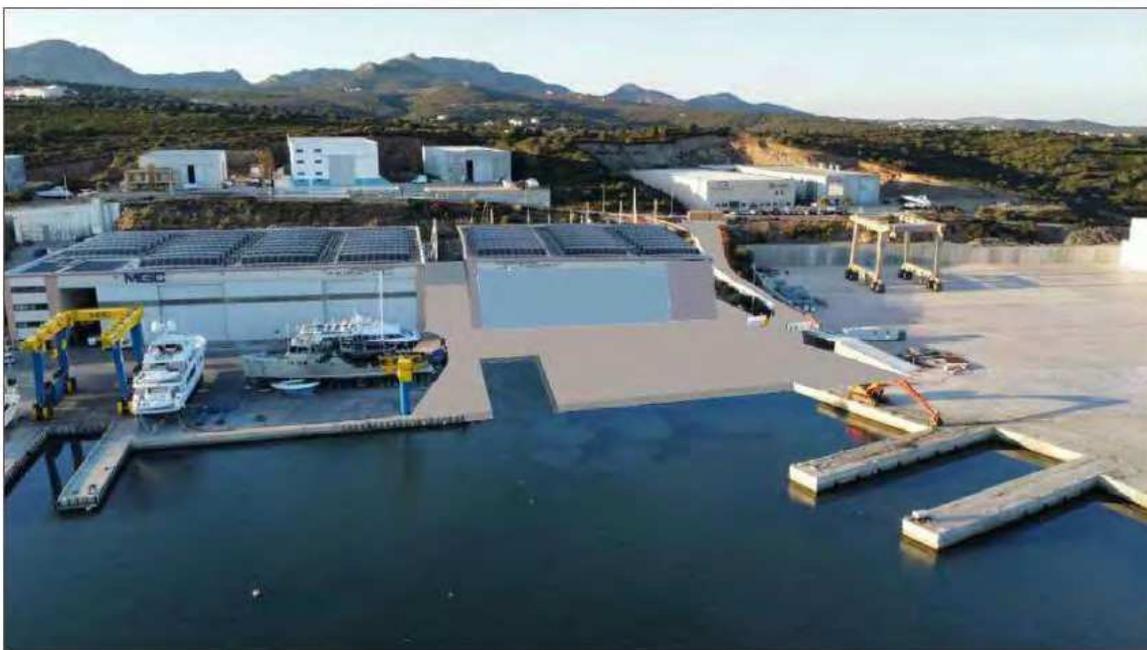
Per la realizzazione del coronamento della banchina sarà necessario uno sbancamento che genererà un materiale di risulta, che verrà ribaltato dietro alla struttura in realizzazione. Per l'approfondimento dello specchio acqueo, richiesto in concessione, verrà eseguito un escavo approfondito in maniera differenziata a seconda della zona. Nelle due zone a destra e a sinistra bisognerà approfondire il fondale fino ad una quota pari a -3.20 m sotto il livello medio del mare. Il materiale risultante dallo scavo di sbancamento subacqueo sommato a quello generato dal dragaggio per l'approfondimento del fondale sarà accumulato nella vasca di colmata ricavata internamente alla banchina. La vasca di colmata sarà realizzata nella zona retrostante il coronamento della banchina. Infatti, la vasca di colmata sarà dimensionata affinché possa accogliere tutto il materiale di risulta come meglio specificato negli elaborati grafici progettuali. Per la realizzazione del piazzale, tra la banchina e il cantiere nautico, verranno effettuati degli scavi di sbancamento e a sezione ristretta per il raggiungimento delle quote progettuali, per la realizzazione degli impianti e per il consolidamento del piano di posa del getto di calcestruzzo che verrà effettuato per la realizzazione della pavimentazione industriale. Il materiale di risulta, in questo caso, derivato dallo scavo a terra, verrà conferito in siti cantieristici o autorizzati dove sia previsto un rinterro o, in alternativa, in pubblica discarica.

La banchina sarà completamente allestita per consentire l'ormeggio di 14 imbarcazioni. Saranno installate 7 colonnine bilaterali per i servizi e saranno posizionate 18 bitte di cui 4 destinate all'alaggio ed il varo e 14 all'ormeggio. Il capannone, retrostante, sarà predisposto per connettersi alla banchina dal punto di vista impiantistico. Le predisposizioni saranno tutte dimensionate, per sopperire alle esigenze degli impianti tecnologici che verranno realizzati in area demaniale. Tutti gli impianti elettrici e meccanici, compresa l'installazione di due idranti per l'impianto antincendio, saranno realizzati nel rispetto delle norme vigenti e conformemente agli elaborati progettuali.

La realizzazione della banchina prevede l'occupazione di superfici appartenenti al demanio marittimo che viene chiesto in concessione per un periodo pari a quindici anni. La superficie occupata da opere di difficile rimozione che insisteranno su di una area demaniale è pari a 373,91 m². La superficie occupata da opere di difficile rimozione che verranno realizzate sullo specchio acqueo è pari a 1027,67 m². La superficie richiesta, come specchi acquei liberi, per la manovra e l'ormeggio delle imbarcazioni è pari a 2671,55 m².



L'area di escavo in progetto ha una dimensione planimetrica di circa 1.879 m² per la quale i volumi di escavo, in funzione delle quote da raggiungere, saranno pari a circa 3.405 m³. Nello specifico, l'area di escavo antistante la futura banchina avrà una superficie di 1478 m² (per un volume di 1865,65 m³) mentre l'area di impronta del travel lift avrà una superficie di 401 m² (per un volume di 1539,84 m³).



È fornito dal Proponente un cronoprogramma relativo alle diverse fasi di lavorazione, per un periodo complessivo di 145 giorni (di cui 60 giorni previsti per le attività di escavo subacqueo).

in ordine alle alternative progettuali e al Quadro vincolistico e pianificatorio del territorio

Il Proponente afferma che alla proposta progettuale sopra definita si contrappone la situazione attuale (interpretabile come “l’alternativa 0”) rappresentata da un piazzale già utilizzato per il

rimessaggio di imbarcazioni con la sola possibilità di accesso via terra, limitando quindi l'attività a imbarcazioni di piccole dimensioni. Ciò limiterebbe quindi il servizio di manutenzione, riparazione e rimessaggio richiesto dal bacino di utenza in evidente crescita, in un'area che comunque già in sede di pianificazione territoriale è stata individuata per la realizzazione delle opere in progetto. L'accesso da terra è inoltre fortemente limitante anche perché, tenuto conto della ridotta larghezza della strada consortile e della necessità degli spazi di manovra, l'accesso dei carrelli con le imbarcazioni andrebbe a bloccare temporaneamente la viabilità sull'unica strada. Pertanto, la scelta progettuale di realizzazione una banchina con *travel lift* e l'esigenza di escavo per raggiungere le profondità di progetto nascono dalla necessità di operare con natanti anche di grandi dimensioni in grado di raggiungere il sito in oggetto direttamente via mare come gli altri cantieri nautici che caratterizzano la sponda. Il Proponente cita anche l'importanza dell'opera sul profilo occupazionale e sull'indotto che andrebbe a generare.

Per quanto riguarda la dimensione della banchina, il Proponente rimarca che questa è stata dettata anche dalla necessità di seguire la linea individuata da quella precedentemente realizzata nel lotto adiacente a ovest, nonché dalla necessità di attingere a fondali che consentano un determinato pescaggio. Per quanto riguarda infine l'alternativa localizzativa, come già accennato, il sito insiste su un'area che già nei programmi di pianificazione territoriale è stata delineata come deputata a tale tipologia di attività connesse con la nautica e difatti si inserirebbe in un polo costituito da realtà simili concentrato appunto in un determinato ambito del golfo di Olbia. L'attività quindi si andrebbe ad inserire in un contesto industriale già compiuto e caratterizzato dalle medesime attività che si andranno a svolgere nel sito in progetto. La vocazione del sito non è pertanto sostanzialmente modificata dalla realizzazione della banchina. Anche dal punto di vista paesaggistico la banchina rappresenta la naturale prosecuzione verso est di quella esistente, quest'ultima recentemente realizzata all'interno di un intervento del tutto simile a quello proposto nel presente progetto.

Al fine di valutare eventuali limitazioni alla fattibilità del progetto e all'uso del territorio, il Proponente ha verificato il regime vincolistico proposto dalle principali norme vigenti a tutela del territorio nonché i rapporti coi principali strumenti di pianificazione territoriale.

Dal punto di vista ambientale, l'area del sito non ricade all'interno del perimetro di siti della Rete Natura 2000. Il sito Natura 2000 più vicino (oltre 3 km a est) è rappresentato dal sito ZPS ITB013019 “Isole del Nord - Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro”. Si segnalano inoltre: il SIC/ZSC ITB01009 “Capo Figari e Isola Figarolo” (ubicato ad oltre 9 km in direzione NE); il SIC ITB010010 “Isole di Tavolara, Molara e Molarotto” (ubicato ad oltre 10 km in direzione SE); la ZPS ITB013018 “Capo Figari, Cala Sabina, Punta Cannigione e Isola Figarolo”, in direzione nord est ed e ad oltre 7 km; l'Area Marina Protetta “Tavolara – Punta Coda Cavallo”, situata al di fuori del golfo di Olbia, ad una distanza di oltre 8 km a SE dall'area di intervento. L'ampia distanza tra il sito del progetto e le aree tutelate induce il Proponente a rimarcare l'assoluta irrilevanza del progetto ai fini di un'eventuale interferenza con tali aree, oltre a ritenere che, rispetto alla mole delle attività portuali, produttive e insediative che insistono sul Golfo di Olbia, quelle costituite dall'intervento in progetto rappresentino una frazione insignificante.

Sempre dal punto di vista ambientale, l'area di intervento ricade, all'interno del Piano Paesaggistico Regionale, nell'ambito di paesaggio costiero n.18 “Golfo di Olbia” su una perimetrazione definita in legenda come “Grandi aree industriali”.

Il Proponente ha analizzato anche la cartografia del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico della Regione Autonoma della Sardegna (PAI), ai sensi della L. 183/1989, del D.L. 180/98 convertito in L. n. 267/98, modificato dalla L. 226/99, redatto nel giugno 2003 e aggiornato con D.G.R. n. 54/33 del 30 dicembre 2004 e con s.m.i. L'esame di tale cartografia (da Geoportale della R.A.S.) non ha mostrato, nell'area in esame, la presenza di zone di pericolosità idraulica per piena (Hi). La recente variante al PAI del Comune di Olbia (2022) perimetra l'area di intervento a pericolosità geomorfologica moderata (Hg1). Tali aree inoltre (anche in virtù dell'art. 9 del P.A.I.) rientrano tra quelle interessate da Vincolo Idrogeologico *sensu* R.D. 3267/1923). Viene segnalata inoltre la

presenza delle fasce di prima salvaguardia (*sensu* art. 30ter del P.A.I.) dei piccoli impluvi precedentemente citati.

Ulteriore strumento di pianificazione analizzato dal Proponente è inoltre il Piano Regolatore Portuale, che individua alcune aree sulle quali insediare strutture specifiche per il diportismo, tra le quali «*il tratto di costa a sud di Cala Saccaia, destinato a strutture per la nautica da diporto a limitato impatto ambientale*». Nella tavola del Piano denominata PO.9 “Zonizzazione”, alle aree interessate dall’intervento è stata infatti attribuita la denominazione “cantiere navali zona industriale”. Anche il Piano Regolatore Industriale di Coordinamento Territoriale del CINES (ora CIPNES Gallura) inserisce l’area all’interno del “perimetro agglomerato industriale”.

Dall’analisi degli strumenti programmatici, emerge quindi una piena rispondenza dell’attività nautica e di rimessaggio con la vocazione diportistica territoriale dell’area stabilita dai vari piani. La natura del progetto in questa direzione è, secondo il Proponente, pienamente coerente con le indicazioni fornite dai vari piani.

in ordine agli impatti cumulativi

L’intervento proposto non è l’unico presente all’interno dell’area industriale – portuale di Olbia.

Nel corso degli ultimi anni, per far fronte alle mutate esigenze del mercato nautico, sono stati presentati analoghi progetti di realizzazione di banchine e correlato escavo del fondale, che sono stati sottoposti alla medesima procedura di verifica di assoggettabilità a VIA.

Il Proponente ricorda che per tutti i casi che presentavano caratteristiche differenti tra di loro e rispetto a quello analizzato nel presente studio, l’Autorità competente non ha ritenuto necessario l’espletamento della successiva procedura di VIA, sia a causa dei modesti impatti ambientali causati da tale tipo di attività, sia soprattutto a causa dell’inserimento degli interventi in un’area dalla vocazione evidentemente nautica. La natura dell’area non è alterata da questa serie di interventi: una visione del sito anche dall’alto mostra infatti la marcata vocazione nautica della zona, e modifiche dell’ordine dei metri nella lunghezza delle banchine o nella estensione dei piazzali sono assolutamente impercettibili. Un ausilio alla programmazione dell’area potrà essere dato, secondo il Proponente, dalla pianificazione portuale, che conferma, come sottolineato dai vari pareri di alcuni Enti, la zona di Cala Saccaia come futuro polo della cantieristica nautica. Il Proponente ritiene inoltre che, grazie alla normativa più stringente in materia e alle prescrizioni di natura ambientale imposte dai vari Enti di controllo, gli ultimi interventi proposti siano in grado di limitare fortemente il loro impatto sull’ambiente, a causa di attente configurazioni impiantistiche e misure gestionali rispettose del contesto ambientale.

Il Proponente ritiene perciò che l’intervento previsto in Loc. Cala Saccaia, nel sito prescelto e nella configurazione precedentemente esposta, non possa arrecare effetti negativi alle componenti ambientali, anche se sommato alle iniziative di natura analoga già presenti nell’area di Cala Saccaia.

in ordine agli inquadramenti della zona di intervento e alle indagini svolte

Dal punto di vista ambientale, la zona di intervento insiste sulla sponda settentrionale della *rias* di Olbia, in loc. Cala Saccaia. La porzione emersa è costituita da un *bedrock* metamorfico caratterizzato da un’esigua copertura (pochi cm) di detrito grossolano prevalentemente in posto, prevalentemente ricoperto da piazzali cementati e una scarsissima copertura vegetale. Quest’ultima (costituita fondamentalmente da *Inula viscosa*, *Sarcocornia sp.*, *Pistacia lentiscus*, *Acacia saligna*...) è presente chiaramente soltanto nelle zone non cementate. Il sito di intervento è inserito all’interno di un complesso produttivo raggiungibile dalla Via Madagascar e caratterizzato su entrambi i lati di tale strada da piazzali, capannoni nonché da banchine sul lato rivierasco che hanno completamente obliterato la situazione naturale. Il Proponente segnala anche che a monte della zona produttiva, a causa dell’esiguo spessore di suolo (e quindi della scarsità di disponibilità idrica nei

periodi estivi), nonché dello *stress* indotto dai venti e dalla salsedine, la vegetazione si presenta molto rada e costituita prevalentemente da esemplari di *Acacia saligna*, *Olea sp.*, *Pistacia lentiscus*, *Calicotome spinosa*, *Cistus sp.* e rari esemplari di *Juniperus phoenicea*. Non si segnalano specie di pregio o interessate da azioni di tutela. Tale assetto vegetazionale limita chiaramente anche la colonizzazione faunistica dell'area alla sola entomofauna e sporadici esemplari di *Podarcis sp.*, *Testudo sp.*. Per quanto riguarda la fascia di transizione tra zona emersa e sommersa, questa si presenta di dimensioni molto contenute e caratterizzata da *bedrock* affiorante e clasti anche decimetrici a spigolo vivo originatisi per erosione (prevalentemente meccanica) del *bedrock* stesso e un aumento della componente sabbiosa nella fascia intertidale. L'assenza di importanti corsi d'acqua a monte, la scarsità di vegetazione e la mancanza di coperture detritiche retrostanti non consentono difatti apporti di sedimenti più fini o la formazione di importanti depositi di spiaggia.

Per quanto riguarda invece la porzione sommersa, come documentato dalle osservazioni subacquee, questa è costituita da un *bedrock* roccioso coperto da sedimenti prevalentemente sabbiosi (con intercalata una componente organogena costituita prevalentemente da gusci del genere *Cardioidea*, con presenza in piccole quantità anche di bivalvi del genere *Pectinoidea*) a loro volta sepolti sotto una coltre di sedimento fangoso e di limo più o meno spesso, estremamente mobile in particolare nei settori costieri meno profondi, a testimonianza della ridotta energia media del moto ondoso in tale settore. La presenza di tale sedimento fangoso, spesso anossico, ha chiaramente anche limitato la colonizzazione di tale fondale. A partire dalla riva è stato possibile osservare popolamenti macroalgali caratterizzati da specie strutturalmente poco complesse, opportuniste, a valenza ecologica relativamente ampia, quali *Ulva lactuca*, *Cladophora prolifera* e *Derbesia tenuissima*, tipicamente presenti in condizioni ecologiche alterate. Si osservano inoltre alcune specie di alghe del genere *Corallina* (*Corallina elongata*) e la *Dictyota dichotoma*, che vanno anch'esse rapidamente a scomparire dopo pochi metri man mano che si procede verso il largo. Sul fondo è stato individuato anche qualche raro esemplare di *Anemonia sulcata*. Il Proponente evidenzia che in tutte le osservazioni effettuate nell'area in esame è risultata completamente **assente** l'associazione *Posidonietum oceanicae*. Anche altre specie, quali la *Caulerpa* e la *Cymodocea*, peraltro ben rappresentate in queste zone e colonizzanti le aree lasciate libere dalla *Posidonia*, sono risultate assenti su tutta la superficie osservata.

Per quanto attiene al patrimonio ittio-faunistico, secondo il Proponente le osservazioni dirette dei sub non hanno evidenziato la presenza di specie pregiate anche in riferimento alle basse profondità dell'area indagata. Nelle parti prospicienti le banchine e le strutture confinanti con l'area in esame, è stata verificata la presenza in buona quantità di mitili (*Mytilus galloprovincialis*), colonizzanti le strutture ed anche di gusci di bivalvi sul fondo, ovviamente provenienti dalle aziende di mitilicoltura presenti a breve distanza.

Gli inquadramenti specifici riportati dal Proponente sono quelli di tipo geografico e topografico, geologico, geomorfologico e idrogeologico, climatico, meteo-marino e sulla qualità dell'aria. Inoltre, tenuto conto che il progetto prevede l'escavo dello specchio d'acqua interessato dalla realizzazione della nuova banchina sino alla quota batimetrica di -3.20 m, e sino alla quota di -4.50 m nell'area di impronta del *travel lift*, è stato necessario **caratterizzare i sedimenti** in relazione alle possibili “opzioni di gestione” dei materiali provenienti dal dragaggio. In prima istanza l'utilizzo previsto è relativo al colmamento della banchina in progetto. Subordinatamente, le altre opzioni potrebbero essere, per il Proponente, il riutilizzo nei ripascimenti o reimmessi dei sedimenti deliberatamente in mare o in ambiti ad esso contigui, prima di valutare – in ultima ratio - opzioni di smaltimento, come regolato dal decreto 15 luglio 2016, n. 173, “Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini”. L'eventuale immersione in mare del materiale derivante da attività di escavo o in ambito ad esso contiguo è prevista dal punto a), comma 1, Art. 109 del D. Lgs. n.152 del 3 aprile 2006 ed è soggetta, ai sensi del comma 2 del medesimo articolo, ad autorizzazione da parte, per competenza, della “Provincia di Sassari - Zona Omogenea Olbia Tempio”, delegata per tale attività dalla Regione Sardegna (Comma 2, Art. 51 della Legge Regionale 12/06/2006, n. 9 Conferimento di

funzioni e compiti agli enti locali). L'area di escavo in progetto ha una dimensione planimetrica di circa 1.879 m² per la quale i volumi di escavo, in funzione delle quote da raggiungere, saranno pari a circa 3.405 m³. Tenuto conto che il sito di intervento è ubicato in prossimità di porti commerciali e industriali è stata effettuata una caratterizzazione completa dei sedimenti,

Per quanto riguarda il dominio marino, come riportato nell'inquadramento meteo-marino, le caratteristiche idrodinamiche dell'area oggetto sono, secondo il Proponente, principalmente condizionate dalle correnti causate, in generale, da venti o da differenze di salinità e temperatura tra i vari mari (settori esterni o di baia). Tali correnti hanno direzione e intensità poco variabili. Sulla costa orientale della Sardegna le correnti hanno direzione prevalentemente verso sud e intensità variabile a seconda della distanza dalla costa e della sua morfologia, nonché della situazione batimetrica, e comunque normalmente compresa tra 0,6 e 2,0 nodi. Nella zona di intervento tali correnti sono praticamente inesistenti a causa della posizione ben riparata. Questo permette al Proponente già di affermare che la struttura in esame non porterebbe sostanziali modifiche sui *patterns* idrodinamici del golfo. Per quanto riguarda le correnti di marea, l'ampiezza della marea nella zona in oggetto è mediamente molto bassa e difficilmente supera qualche decina di centimetri. La marea genera nel golfo di Olbia un moto alternante con campo di velocità debole, dell'ordine dei cm/sec, che nelle saccature del bacino (come la zona di intervento), anche se in presenza di venti con velocità fino a 3/4 m/sec, è praticamente annullato.

Per quanto riguarda le caratteristiche chimico-fisiche della colonna d'acqua, i dati in possesso del Proponente sono relativi a un monitoraggio della colonna d'acqua tramite l'istallazione di una sonda multi-parametrica (da marzo a giugno 2013 e poi settembre 2013) per conto dell'Autorità Portuale del Nord Sardegna in relazione alle attività di movimentazione dei sedimenti dei fondali in corrispondenza degli accosti dal n. 3 al n. 4 del Porto Commerciale in località Isola Bianca, nel Comune di Olbia. La sonda multi-parametrica istallata, dotata di conduttori e sensori, aveva permesso l'acquisizione programmata dei parametri qualificativi per le acque, senza la necessità di prelievi e successive analisi di laboratorio. A intervalli di circa 7 giorni si provvedeva al *download* dei record acquisiti per permettere la registrazione dei nuovi valori e al ricarica della batteria interna. La sonda 1 (la più prossima alla futura area di cantiere) era stata collocata in corrispondenza della boa sud di ormeggio dei traghetti, di fronte ai moli 3 e 4. Le coordinate in WGS84 dei punti di monitoraggio, così come visibile in figura allegata, erano N 40° 55.438' E 9° 31.664'.



La strumentazione elettronica utilizzata aveva permesso di effettuare la rilevazione automatica dei seguenti parametri: temperatura, concentrazione di ossigeno disciolto, potenziale redox, pH, conducibilità, torbidità. I relativi dati sono riportati nello SPA.

Avendo l'area di escavo in progetto una dimensione planimetrica di circa 1.879 m², per la quale si è stimato che i volumi di escavo, in funzione delle quote di progetto da raggiungere, saranno pari a circa 3.405 m³, considerando anche che le scelte progettuali prevedono come opzione primaria di gestione dei materiali escavati il loro riutilizzo come materiale di riempimento della vasca di colmata su cui sorgerà la nuova banchina in progetto, si è optato di seguire il percorso di indagine denominato “Percorso II”, così come definito al cap. 2.1 dell'Allegato tecnico del Decreto MATTM n.173 del 15 luglio 2016. Data la limitata superficie di escavo, la strategia di caratterizzazione scelta è stata quella di considerare l'intera area di indagine come area unitaria a sé e dunque, considerando il numero di aree unitarie inferiore o uguale a 2, sono state impostate 3 stazioni di campionamento, numerate progressivamente con il codice SM_XX, rispettando il numero minimo di stazioni richieste nel paragrafo 2.1.1 dell'Allegato tecnico sopra citato. Considerando che le carote estratte avevano tutte altezza inferiore al metro, circa 80 cm, esse sono state suddivise in due sezioni, di cui la prima di 50 cm a partire dalla sommità.

Seguendo le prescrizioni del citato Decreto MATTM e considerando che l'area d'indagine rientrava nella Tipologia 1, i tre campioni del 1° spessore (0-0,5 m) e del 2° spessore (0,5- 0,8 m) sono stati accorpati ottenendo i campioni ACC_01 e ACC_02. Vengono riportate nello SPA le “Coordinate WGS84 Geografiche” dei punti di campionamento, la quota batimetrica, lo spessore reale dei sedimenti sciolti rinvenuti sopra il substrato lapideo, nonché il numero dei campioni (non accorpati) prelevati. Il Proponente sottolinea che il campionamento è stato effettuato in data 16/01/2023 e le procedure sono state eseguite nel rispetto delle prescrizioni dell'Allegato tecnico del citato Decreto 173/2016. L'analisi granulometrica ha evidenziato che i campioni accorpati ACC_01 e ACC_02 sono composti dalle varie frazioni granulometriche graficamente indicate nello SPA, con una netta prevalenza della classe granulometrica della sabbia e del limo. Questo rende indispensabili gli esiti delle analisi chimiche, le quali potevano essere omesse nel caso in cui i campioni fossero stati costituiti da oltre l'80% di ghiaia (diametro >2 mm). Per quanto riguarda la descrizione macroscopica, in linea generale il fondale dell'area in esame è costituito prevalentemente da sabbia fine e limo organico, con presenza di vegetazione marina e gusci di piccoli molluschi. Il risultato della classificazione eco-tossicologica mostra che tutti i saggi hanno riportato EC20>100% o Effetto < 20%; secondo il Proponente questo porta a collocare i sedimenti dei campioni ACC_01 e ACC_02 come appartenenti alla classe di pericolo eco-tossicologico “**ASSENTE**”.

La classificazione chimica ha evidenziato come, ad eccezione del benzo(a)pirene che supera, anche se in maniera contenuta, il valore L1, tutti gli analiti siano sotto i livelli chimici di riferimento L1 come da tabella 2.5 dell'allegato tecnico al Decreto 173/2016.

La qualità complessiva del sedimento prelevato è stata valutata sulla base della combinazione delle caratteristiche eco-tossicologiche e chimiche rilevate.

Sulla base dei risultati ottenuti, il Proponente conclude che ai sedimenti in questione può essere attribuita la **Classe di Qualità “A”**, caratterizzati da una classe di tossicità “**ASSENTE**” e valori chimici inferiori agli L2 (nel caso in esame, tutti i valori ad eccezione del benzo(a)pirene nel campione ACC_02 sono anche inferiori agli L1). Pertanto, i materiali presenti nel fondale dello specchio acqueo che verrà interessato dai lavori sono **compatibili** con le opzioni di gestione previste: RIPASCIMENTO della spiaggia emersa (con pelite ≤ 10% o altro valore stabilito su base regionale); RIPASCIMENTO della spiaggia sommersa (con frazione sabbiosa prevalente); IMMERSIONE DELIBERATA IN AREE MARINE NON COSTIERE (oltre le 3 mn); IMMERSIONE IN AMBIENTE CONTERMINATO MARINO-COSTIERO. Tra le opzioni previste è stata progettualmente privilegiata la “Immersione in ambiente conterminato marino costiero”, in quanto i sedimenti dragati sono destinati ad essere utilizzati come materiale di riempimento per la vasca di colmata del piazzale che avrà, a maggior tutela ambientale, il fondo e la

parete lato mare rivestiti con geotessili tessuti non tessuti, i quali avranno lo scopo di filtrare la frazione liquida dal sedimento dragato prima del rilascio in mare.

Per minimizzare gli effetti dell’escavo il Proponente afferma che sarà essenziale che il dragaggio venga realizzato all’interno di un’area conterminata da una “cortina di bolle” e/o da “panne antitorbidità” in prossimità dell’area di escavo. In relazione al fatto che in prossimità dell’area di dragaggio ci sono degli allevamenti dei mitili (i più vicini distano circa 150 metri), i lavori di escavo saranno accompagnati, prima e durante la fase operativa, da un’attività di monitoraggio ambientale con una sonda multiparametrica posta in una posizione intermedia tra l’area conterminata dalla cortina di bolle e l’impianto dei mitili. La sonda multiparametrica rileverà in continuo la Temperatura (°C), la Concentrazione di ossigeno disciolto (%), il Potenziale redox (mV), il pH, la Conducibilità (mS) e la Torbidità (NTU). In particolare, quest’ultimo parametro è quello maggiormente sensibile rispetto alla qualità dell’acqua e si dovrà mantenere all’interno dei valori medi del periodo di “bianco”. I dati di “bianco”, cioè in assenza di lavori, saranno rilevati almeno per una settimana in un periodo prossimo all’escavo e, poi, durante tutto il periodo dei lavori. I dati di monitoraggio saranno scaricati al termine della settimana di “bianco” e settimanalmente durante i lavori di escavo per un opportuno confronto con i valori di “bianco”, allo scopo di efficientare, nel caso fosse necessario, i sistemi che impediscono la diffusione della torbidità. La qualità della colonna d’acqua sarà valutata anche attraverso delle analisi chimiche sui mitili impiantati per l’occasione, in corrispondenza del punto di monitoraggio per la valutazione del bioaccumulo per i parametri metalli e IPA, elementi che sono stati rinvenuti in quantità non inferiori ai limiti di rilevabilità nei sedimenti. Tali dati saranno confrontati con un medesimo campionamento da eseguire periodicamente durante i lavori (ogni mese) e al termine dei lavori per l’accertamento dell’assenza di effetti ambientali sugli organismi. Gli esiti delle analisi sugli organismi saranno espressi sia in “mg/kg s.s.” sia in “mg/kg peso fresco”, in modo tale che possano essere effettuati sia confronti relativi tra AO e CO, sia confronti con i valori previsti con il Regolamento (CE) n. 1881/2006 del 19/12/2006 ed il Regolamento (CE) n. 629/2008 del 2/07/2008, che definiscono i tenori massimi di alcuni contaminanti nei prodotti alimentari.

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

In via preliminare il Proponente segnala che l’intero Golfo di Olbia è stato oggetto, nell’ultima decina d’anni, di numerosi interventi di escavo dei fondali marini per piccoli e grandi volumi, sia in relazione alla realizzazione delle banchine 1 e 2 del Molo Isola Bianca, sia per gli interventi di manutenzione di tutti e nove i moli di attracco. Altre movimentazioni di sedimenti sono state effettuate in relazione alla realizzazione del Porto Turistico “Marina di Olbia” in Loc. Sa Marinedda, e nei numerosi banchinamenti, legate alla zona portuale industriale e ai cantieri nautici di rimessaggio della parte nord della *rias*, compresi i lotti adiacenti alla zona di intervento. In relazione a tutte queste attività di escavo non si sono mai registrate, secondo il Proponente, particolari criticità durante e dopo la loro esecuzione. Il Golfo di Olbia rappresenta un’area con una forte impronta antropica, soprattutto nel suo settore occidentale e settentrionale, a causa della presenza rispettivamente dell’agglomerato urbano e della zona industriale/produttiva. Al centro del Golfo insiste poi il Porto dell’Isola Bianca interessato da un importante traffico marittimo. Vengono riportate dal Proponente in forma tabellare le tipologie delle pressioni antropiche che insistono nel contesto ambientale in cui è inserita l’area di dragaggio all’interno del Porto di Olbia ed un giudizio sul livello di pressione raggiunto.

I potenziali impatti sono determinati dal Proponente sia per la fase in corso d’opera che per quella post operam, in relazione alle seguenti componenti ambientali: aria- atmosfera; rumori e vibrazioni, flora e fauna terrestre e marina, paesaggio, suolo e produzione rifiuti, acque superficiali e sotterranee, acque marine, salute pubblica e tessuto socioeconomico. In relazione ad alcune componenti ambientali sono stati previsti specifici interventi di mitigazione.

Aria-Atmosfera

In fase di cantiere la principale interferenza con la matrice Aria-Atmosfera potrebbe essere la produzione di polveri causate da: 1) transito degli automezzi, 2) scavi, 3) movimentazione materiali. Per il Proponente l’impatto è da giudicare locale, reversibile, di breve durata e in parte mitigabile. Infatti, viene evidenziato che le attività avranno una durata limitata nel tempo (max 6 mesi) e le emissioni saranno ridotte sia dal fatto che alcune lavorazioni avverranno in ambiente acquatico, sia dalle caratteristiche della pista di accesso al cantiere, che essendo cementata riduce fortemente il sollevamento di polveri. In ogni caso la produzione di polveri sarà paragonabile a quella rappresentata da un qualunque scavo di cantiere di modesta entità. Il Proponente ritiene che la produzione di polveri non influisca minimamente sulla componente clima (non vengono rilasciate sostanze contaminanti durante lo scavo o clima-alteranti) né possa avere effetti sulla vegetazione, che non è presente nell’area trattandosi di un comparto industriale, ed è molto rada anche nelle porzioni di monte. Trattandosi inoltre del lembo più estremo dell’area industriale di Cala Saccaia, non si ravvisano particolari ricettori sensibili in prossimità del cantiere.

Nella fase post operam, l’attuale attività svolta dal Proponente, limitata al solo capannone a terra, sarà ampliata con la realizzazione della banchina e la possibilità di accogliere imbarcazioni via mare. L’estensione comporterà un aumento del volume di lavoro e del traffico marittimo in avvicinamento all’area. Il Proponente conferma che l’attività non andrà ad interferire in modo particolare con il contesto in cui è inserita, rappresentando solo un elemento aggiuntivo in un’area già fortemente caratterizzata dalla presenza della cantieristica nautica. In fase di esercizio, le attività si manterranno sostanzialmente analoghe a quelle attualmente già presenti nel cantiere nautico, secondo il Proponente, e si discosteranno presumibilmente per il maggior numero di imbarcazioni alloggiate nel capannone. Il maggior afflusso di natanti via mare sarà però compensato dal minore traffico terrestre, che sarà annullato in quanto con la costruzione della banchina l’accesso al cantiere nautico avverrà esclusivamente attraverso il *travel lift*. Le altre lavorazioni presenti nel cantiere nautico avverranno all’interno del capannone chiuso e non presentano caratteristiche tali da poter aggravare le condizioni di qualità dell’aria.

Al fine di limitare gli impatti, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, saranno adottati **interventi di mitigazione** volti a limitare la produzione di polveri, a umidificare periodicamente le aree non pavimentate eventualmente attraversate dai mezzi e ad assicurare la copertura degli scarrabili.

Rumori e Vibrazioni

Durante la fase di cantiere, l’impatto è giudicato dal Proponente come di carattere locale, reversibile e di breve durata. Viene specificato, inoltre, che l’area di intervento è ubicata all’interno di una zona industriale e, perciò, le eventuali modifiche al clima acustico indotte dalla presenza del cantiere saranno difficilmente percepibili. Viene sottolineato, inoltre, che tra le lavorazioni non è previsto l’utilizzo dell’esplosivo. Anche in questo caso, l’ubicazione dell’area di intervento nel lembo più estremo dell’area industriale fa sì che non ci siano particolari ricettori sensibili in prossimità del cantiere. All’interno del cantiere, in ogni caso, si seguiranno le misure in materia di sicurezza e salute dei lavoratori, previste dal D. Lgs. 9/04/2008, 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. Per la sicurezza dell’ambiente e dei lavoratori, prima dell’avvio dei lavori, sarà predisposto un apposito piano di sicurezza relativo alle opere di urbanizzazione, anche in considerazione del fatto che dovranno essere coordinate adeguatamente le attività tra varie imprese impegnate all’interno del cantiere.

Per quanto concerne il traffico, la strada che conduce al cantiere termina nel cantiere stesso ed è a servizio delle sole imprese che vi si affacciano. La presenza del cantiere – limitata peraltro ad un intervallo temporale estremamente breve – passerà pressoché inosservata, secondo il Proponente.

Per la fase in esercizio, terminate le operazioni di realizzazione dell’opera, le modifiche apportate al clima acustico della zona cesseranno di esistere ritornando ai livelli attuali.

Flora e fauna terrestre e marina

In riferimento alla flora e fauna terrestre e marina, l’inquadramento ambientale effettuato dal Proponente ha consentito di evidenziare che l’area di intervento si caratterizza per una copertura vegetale rada, costituita da specie ruderali e fortemente compromessa in quanto si colloca all’interno di un comparto produttivo e quindi fortemente antropizzato. Anche le aree di monte esterne all’area industriale si caratterizzano per una vegetazione bassa, prevalentemente camefitica, e adattatasi a *stress* idrici, esposizione ai venti e alla salsedine. All’interno di questo scenario, gli unici impatti che le attività di cantiere possono generare saranno, secondo il Proponente, l’eliminazione dei pochi esemplari di specie ruderali presenti all’interno della zona industriale. Non si ritiene inoltre che interferenze possano raggiungere la copertura vegetale ubicata a tergo della zona industriale nelle zone di monte, a causa della distanza dal sito di intervento. Parimenti, la ridotta copertura vegetale non consente una opportuna colonizzazione faunistica dell’area, che risulta praticamente assente all’interno della zona industriale e nello specifico nella zona di intervento, ritenendo pertanto nullo l’impatto con tale componente ambientale.

Per la flora e fauna acquatica, il Proponente evidenzia che durante le attività di escavo e realizzazione delle opere in progetto il principale fattore interferente con questa potrebbe essere la messa in sospensione di sedimento e di eventuali sostanze contaminanti. Le osservazioni subacquee hanno evidenziato una situazione già compromessa, costituita fondamentalmente da coperture algali. Non sono state invece rilevate associazioni di più altro pregio (e.g. *Posidonietum*). Parimenti scarsa è risultata, secondo il Proponente, la popolazione faunistica costituita fondamentalmente da rari individui di specie ittiche. Si ritiene pertanto che le attività di cantiere previste nella zona in oggetto non provocheranno impatti sensibili sul sito e sugli equilibri naturali, interessando di fatto una zona già pesantemente modificata dalla notevole pressione antropica e quindi non soggetta a particolari tutele per la conservazione della sua biodiversità. Il Proponente specifica, inoltre, che la caratterizzazione del sedimento (vedi sopra) non ha individuato criticità chimiche e/o ecotossicologiche. In tale sede il Proponente ritiene, inoltre, doveroso includere nei possibili impatti alla fauna acquatica anche l’eventuale interferenza con le coltivazioni di mitili presenti nel Golfo di Olbia. Tale interferenza sarà ridotta sia per la distanza dall’area di escavo (100 m) sia perché si ritiene che l’eventuale sospensione di sedimento (pertanto classificato come Classe A ed esente da criticità chimiche e/o ecotossicologiche) non sia diverso da quello già movimentato durante l’escavo della banchina adiacente, durante i numerose dragaggi avvenuti nel Golfo di Olbia o dalle quotidiane e reiterate operazioni di manovra di traghetti e navi commerciali (anche di stazza superiore alle 30.000 tsl).

Il Proponente prevede, comunque, l’adozione di opportune **misure di mitigazione** al fine di minimizzare tale tipologia di interferenza. Queste sono illustrate in relazione alla componente ambientale Acque marine (si veda più avanti).

Una volta terminate le opere in progetto, non si rilevano impatti sulla flora e sulla fauna terrestre nella fase di esercizio, mentre la principale interferenza con la flora e la fauna marina (ivi compresa la mitilicoltura effettuata nel Golfo di Olbia) sarà legata all’eventuale rilascio di sostanze inquinanti o alla movimentazione del fondale ad opera dei natanti nei pressi della banchina. Il Proponente rimarca che l’intera area a terra è dotata di un sistema di caditoie in grado di raccogliere le acque e convogliarle ad un disoleatore e successivamente rimandarle alla gestione acque consortili. La probabilità di un eventuale rilascio di sostanze inquinanti dalle imbarcazioni ormeggiate invece è, per il Proponente, praticamente ininfluente tenuto conto del traffico diportistico e di traghetti ben più importante all’interno del Golfo di Olbia. Il Proponente specifica, inoltre, che circa le acque di sentina delle imbarcazioni processate, queste sono essenzialmente costituite da emulsioni oleose. Il

progetto prevede la predisposizione in banchina di un sistema per la loro aspirazione ed il loro invio tramite tubazioni interrato verso la vasca di disoleazione che tratta anche le acque di piazzale e quelle di lavaggio interne al capannone, separando la componente oleosa dall’acqua di mare. Tale previsione è in linea con quanto indicato dalla Direttiva 2000/59/CE e con il documento “Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici”, redatto da AIPCN – Associazione Internazionale di navigazione nel 2002. Gli oli estratti dalle imbarcazioni destinate al rimessaggio saranno gestiti secondo la normativa in materia di rifiuti. All’interno del capannone del Proponente è presente un’area ad essi dedicata, in cui i contenitori sono stoccati all’interno di una vasca dotata di bacino di contenimento, in grado di contenere eventuali rotture dei serbatoi. Anche le batterie sono depositate temporaneamente in conformità a quanto dettato dalla normativa sui rifiuti pericolosi. Sono inoltre attivi dei contratti di convenzione con aziende specializzate nel settore per il ritiro di oli e batterie ed il successivo smaltimento (o recupero). Il capannone a terra sarà ovviamente dotato di un deposito temporaneo di tali rifiuti. Tenuto conto che l’area di intervento si inserisce in un golfo portuale, adiacente a numerose attività diportistiche, il Proponente ritiene ininfluenza l’apporto del disturbo alle specie ittiche. Infine, per quanto riguarda invece l’eventuale movimentazione del fondale durante le manovre dei natanti, il Proponente ricorda che l’analisi sui sedimenti ha consentito di escludere criticità chimiche e/o ecotossicologiche classificandoli in Classe A. L’entità dell’attività è inoltre ininfluenza a fronte della movimentazione di sedimenti dovuta alle quotidiane e reiterate operazioni di manovra di traghetti e navi commerciali (anche di stazza superiore alle 30 000 tsl).

Paesaggio

La principale modifica al paesaggio sarà la sostituzione della linea di costa naturale con una banchina antropica. La nuova linea di costa sarà quindi avanzata rispetto all’attuale, fino a costituire un prolungamento verso est della banchina presente nel lotto adiacente, costituendo quindi un completamento della linea costiera delineata da tutti gli stabilimenti ubicati ad ovest. Anche in questo caso, il Proponente, tenuto conto della vocazione diportistica dell’area e del contesto industriale produttivo su cui è inserita, ritiene l’impatto del tutto irrilevante. La documentazione fotografica aerea consente di evidenziare come il sito in oggetto sia per il momento l’ultimo di una lunga serie di attività dedite alla nautica, e l’ultimo tratto di costa lungo Cala Saccaia in cui non sia stata ancora realizzato il banchinamento. Una volta completati gli interventi in progetto, il Proponente non ravvisa in fase di esercizio impatti o interferenze con la componente paesaggio.

Suolo e Produzione di rifiuti

Siccome l’area di intervento è inserita in una zona degradata all’interno della zona industriale e interessata da un esiguo spessore di detrito in posto originato dall’erosione del *bedrock* stesso, il Proponente segnala che il suolo pertanto risulta scarsamente pedogenizzato. Gli impatti che le attività in progetto potrebbero avere sulla componente suolo sono sicuramente il tombamento a causa della conseguente realizzazione della banchina e avanzamento del piazzale cementato.

Limitata sarà invece la produzione di rifiuti. Il Proponente specifica che la committenza nella fase di cantiere rispetterà il piano di raccolta differenziata dei rifiuti a terra e il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico del porto di Olbia. Per la realizzazione del piazzale, tra la banchina e il cantiere nautico, verranno effettuati degli scavi di sbancamento e a sezione ristretta per il raggiungimento delle quote progettuali, per la realizzazione degli impianti e per il consolidamento del piano di posa del getto di calcestruzzo che verrà effettuato per la realizzazione della pavimentazione industriale. Il materiale di risulta, in questo caso, derivato dallo scavo a terra, verrà conferito in siti cantieristici o autorizzati dove sia previsto un rinterro o in alternativa in pubblica discarica. Il Proponente afferma che, per quanto riguarda i sedimenti derivanti dal dragaggio, solo se la Provincia di Olbia Tempio e l’Arpas suo organo tecnico

scientifico dovessero ritenere impossibile un riutilizzo degli stessi per il successivo riempimento delle casse di colmata, questi saranno classificati come rifiuti (secondo i codici CER individuati) e, previa ulteriore caratterizzazione ai sensi del DM 2/08/2005, saranno conferiti presso apposita discarica autorizzata. In ogni caso si ricorda che, come indicato dalla caratterizzazione sui sedimenti, i materiali dell'escavo sono stati classificati in Classe A, esenti, pertanto, da criticità chimiche e/o eco-tossicologiche, rendendoli quindi riutilizzabili nello stesso cantiere (e.g. riempimento vasca di colmata).

Una volta completati gli interventi in progetto, il Proponente non ravvisa in fase di esercizio impatti o interferenze con la componente suolo.

Acque superficiali e sotterranee

Il Proponente sottolinea che l'area vasta è drenata da un sistema non gerarchizzato costituito fondamentalmente da impluvi che sottendono piccolissimi bacini idrografici che chiudono direttamente in mare. L'esiguo spessore di coltre detritica e la presenza di *bedrock* affiorante rende l'area praticamente impermeabile all'infiltrazione delle acque zenitali. Viene ricordato, inoltre, come l'area sia stata obliterata dalle impermeabilizzazioni e infrastrutture della zona industriale e, pertanto, il drenaggio è anche fortemente condizionato dalle caditoie che convogliano le acque verso il depuratore consortile. Quanto detto consente al Proponente di asserire che l'impatto sulla circolazione idrica superficiale sarà minimo se non inesistente. Altresì, il *bedrock* metamorfico lapideo non consente, per il Proponente, una permeabilità per porosità, limitando la circolazione idrica sotterranea ad un minimo deflusso solo in luogo di rare fratture beanti. L'assenza di circolazione idrica sotterranea nel *bedrock* su cui insiste l'area di intervento consente al Proponente di asserire che minimo se non inesistente sarà anche l'impatto sulla circolazione idrica sotterranea.

Una volta completati gli interventi in progetto, il Proponente non ravvisa in fase di esercizio impatti o interferenze con le acque superficiali e/o sotterranee a monte.

Acque marine

La principale tipologia di impatto potenziale per le acque marine sarà la sospensione di materiale e l'eventuale diffusione di sostanze contaminanti durante le operazioni di dragaggio del fondale. Come ricordato per gli impatti sulla flora e fauna marina, anche per questa componente il Proponente segnala che è stata condotta all'interno dello specchio acqueo oggetto del dragaggio una campagna di campionamenti di materiale del fondale. I risultati analitici hanno mostrato come i campioni prelevati non siano caratterizzati da criticità chimiche e/o tossicologiche. Nello specifico, secondo quanto indicato dalla Tabella 2.8 dell'Allegato Tecnico del Decreto 173/2016 è possibile stocato a tergo all'interno della vasca di colmata in progetto.

classificare come “Assente” la classe di tossicità, “ \leq L2” la classe chimica e quindi il materiale è classificabile come “Classe A”. Si ricorda inoltre che l'approfondimento del fondale varia nelle diverse parti dell'escavo, comportando una produzione di circa 3405 m³ di materiale che verrà. Come per la flora e la fauna marina, in fase di esercizio la principale interferenza con le acque marine sarà costituita dall'eventuale rilascio di sostanze inquinanti o alla movimentazione del fondale ad opera dei natanti nei pressi della banchina.

Il Proponente individua alcune **misure di mitigazione** per tale componente.

Durante tutto il corso dei lavori, lo specchio d'acqua interessato dai lavori sarà “conterminato” mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne al fine di limitare l'intorbidimento della colonna d'acqua anche in considerazione delle attività di mitilicoltura presenti nell'area.

Considerato che l'attività di escavo avverrà presumibilmente con una draga a benna, le principali fonti di rilascio di sedimento nella colonna d'acqua sono dovute all'impatto della benna sul fondale sia durante lo scavo che nella fase iniziale di distacco dal fondo; alla fuoriuscita di materiale dalla benna durante il sollevamento; al distacco di sedimento dalla superficie della benna durante il

recupero o l’immersione in acqua ed alla perdita di sedimento durante il trasferimento del materiale dragato sulla chiatta di appoggio. Sulla base di tale meccanismo, il pennacchio di eventuali contaminanti dovrebbe essere costituito da una **nuvola di sedimento risospeso vicino al fondo**, da un **pennacchio cilindrico lungo la verticale e da un pennacchio superficiale**, formato dal sedimento perduto dalla draga all’uscita dall’acqua e durante lo spostamento verso la chiatta d’appoggio. Al fine di limitare dunque eventuali fenomeni di torbidità, che data l’operazione sono fortemente probabili, il Proponente afferma che per tutta la durata dei lavori lo specchio acqueo nell’intorno della draga dovrà essere **conterminato mediante l’uso di “cortine di bolle”**, tecnica di contenimento della torbidità già in passato utilizzata con successo in cantieri adiacenti. In questo modo, l’impatto sulle componenti costituite dall’acqua marina e dall’ecosistema acquatico dalle operazioni di dragaggio sarà fortemente ridotto.

In relazione al fatto che in prossimità dell’area di dragaggio ci sono degli allevamenti dei mitili (i più vicini distano circa 150 m), il Proponente segnala, come riportato anche sopra, che i lavori di escavo saranno accompagnati, prima e durante la fase operativa, da un’attività di monitoraggio ambientale con una sonda multiparametrica posta in una posizione intermedia tra l’area conterminata dalla cortina di bolle e l’impianto dei mitili. La sonda multiparametrica rileverà in continuo la Temperatura (°C), la Concentrazione di ossigeno disciolto (%), il Potenziale redox (mV), il pH, la Conducibilità (mS) e la Torbidità (NTU). In particolare, quest’ultimo parametro è quello maggiormente sensibile rispetto alla qualità dell’acqua e si dovrà mantenere all’interno dei valori medi del periodo di “bianco”. La qualità della colonna d’acqua sarà valutata anche attraverso delle analisi chimiche sui mitili impiantati per l’occasione in corrispondenza del punto di monitoraggio per la **valutazione del bioaccumulo per i parametri metalli e IPA**, elementi che sono stati rinvenuti in quantità non inferiori ai limiti di rilevabilità nei sedimenti.

In caso di eventi incidentali (sversamenti, rotture, collisioni, perdite di prodotto durante i trasferimenti) sia in fase di cantiere che di esercizio, la gestione dovrà essere immediata ed efficace, in modo da impedire l’allontanamento dei contaminanti verso aree del golfo a più elevata naturalità e, qualora si ravvisasse l’interessamento di matrici ambientali potenzialmente contaminate, si deve attivare la procedura prevista dall’art. 242 del D. Lgs. 152/06.

Per quanto riguarda il rischio di collisioni durante le manovre di accosto delle imbarcazioni, il Proponente asserisce che questo è decisamente ridotto, in quanto la frequenza degli arrivi è limitata, trattandosi di un cantiere nautico e non di un porticciolo turistico. La gestione del traffico è regolata dal personale che eviterà la contemporanea presenza di più imbarcazioni in fase di ormeggio. Qualora accidentalmente dovesse verificarsi un urto tra due natanti e la rottura di parti che dovessero provocare la fuoriuscita di sostanze potenzialmente contaminanti, si dovrà tempestivamente intervenire con l’utilizzo di sistemi di protezione, quali panne galleggianti assorbenti e non, per contenere l’eventuale sversamento e facilitare la rimozione del prodotto. **L’impatto si manterrebbe pertanto negativo, di bassa entità, e con un’adeguata gestione dell’emergenza sarebbe, secondo il Proponente, limitato, a scala locale e completamente reversibile.**

Successivamente, l’azienda dovrà incaricare un’azienda specializzata nel pronto intervento ambientale. L’inquinamento da idrocarburi può essere rimosso, una volta circoscritta l’area contaminata con i sistemi sopra descritti, attraverso *skimmer* o con aspiratori tipo autosurgito da parte di ditte iscritte all’Albo Nazionale Gestori Ambientali, alla categoria 9 “Bonifica siti”.

Sempre in ottica di riduzione degli incidenti (anche in fase di esercizio) il piano di sicurezza dell’attività dovrà prevedere una serie di misure e buone pratiche, elencate dal Proponente nello SPA.

Salute pubblica e Tessuto socioeconomico

I possibili impatti delle attività di cantiere sulla salute pubblica possono ravvisarsi nella produzione di rumore e vibrazioni, ma il Proponente evidenzia che tali impatti non sono ritenuti significativi, a motivo della distanza da recettori sensibili, stante l’ubicazione dell’area di intervento agli estremi

della zona industriale. Analizzando gli impatti sul tessuto socio-economico relativamente alle lavorazioni in fase di cantiere, queste potranno essere positive, secondo il Proponente, in quanto forniranno non solo lavoro agli addetti diretti del cantiere ma anche all'indotto. Viene specificato dal Proponente anche che la scelta progettuale di utilizzare i materiali di escavo per il riempimento della vasca di colmata al di sotto del piazzale avrà un impatto positivo sul territorio, in quanto consentirà di evitare l'apporto di materiale dall'esterno per il riempimento, evitando quindi anche l'impatto del trasporto del materiale dalla cava al sito di intervento e l'occupazione della rete stradale da parte degli autocarri. Parimenti il riutilizzo del materiale di escavo eviterà il conferimento dello stesso in discarica evitando quindi un impiego importante di volumetria in quest'ultima.

Una volta completati gli interventi in progetto, il Proponente non ravvisa in fase di esercizio impatti o interferenze con la componente salute pubblica, mentre dal punto di vista socio-economico si potrà rispondere con un miglior servizio all'utenza (sia in termini quantitativi che qualitativi) e si incrementeranno inoltre i posti di lavoro con la creazione anche di nuove figure professionali più specializzate rispetto a quelle attualmente presenti. Inoltre, l'arrivo delle imbarcazioni da mare e non più dalla terraferma diminuirà il traffico terrestre e i vari impatti negativi anche logistici a questo connessi. In quest'ottica quindi, in fase di esercizio l'impatto sul tessuto socio-economico sarà positivo, secondo il Proponente, il quale specifica anche che all'interno del Golfo di Olbia insiste da tempo una nota attività di mitilicoltura, nonostante l'agglomerato urbano, industriale nonché il traffico marino e commerciale che insiste su tale specchio d'acqua. Stante questa situazione, il Proponente non ritiene che le attività di ormeggio e processamento (riparazione, rimessa ecc.) delle imbarcazioni da effettuarsi nel sito di intervento apporteranno ulteriore disturbo alla mitilicoltura. Viene segnalata in ogni caso la distanza tra la banchina futura e l'attuale allevamento a circa 80/100 m a sud. A tal proposito il Proponente cita anche la Direzione Generale del Servizio Pesca dell'Assessorato Regionale dell'Agricoltura che, con parere del 14/09/2011, dichiara che, presa visione dello stralcio del nuovo Piano Regolatore Portuale, l'area ricade all'interno di una zona destinata a “*cantieri navali zona industriale*”, ed esprime il proprio nulla osta di competenza. Lo stesso Ente richiama l'attenzione “*sulla necessità che l'assetto complessivo del porto di Olbia garantisca gli spazi per lo svolgimento delle diverse attività presenti nel golfo, con particolare riferimento alle attività di pesca e mitilicoltura*”. Il Proponente ritiene, pertanto, che le due attività, se correttamente regolamentato il sistema degli accosti, nonché monitorato il percorso delle imbarcazioni e il perimetro degli allevamenti di mitili, possano essere compatibili.

TENUTO CONTO che nelle osservazioni pervenute dalla Regione Autonoma di Sardegna, Direzione Generale Assessorato della Difesa dell'Ambiente, comunicate con nota prot. n. 29893 del 10/10/2023, acquisita al prot. n. 11386/CTVA del 10/10/2023 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. 44489 del 25/09/2023, dalla Direzione Generale dei Lavori Pubblici-Servizio Infrastrutture di Trasporto e Sicurezza Stradale (nota prot. 36895 del 15/09/2023), dal Servizio Genio Civile di Sassari (nota prot. 36746 del 14/09/2023), dalla Direzione Generale degli Enti Locali e Finanze - Servizio Demanio, Patrimonio e Autonomie locali di Sassari e Olbia-Tempio Pausania (nota prot. 40733 del 12/09/2023), dall'Agenzia per la Protezione dell'Ambiente della Sardegna (ARPAS), Dipartimento Nuoro e Ogliastra (nota prot. 34841 del 25/09/2023), dalla Direzione Generale Agenzia Regionale del Distretto Idrografico della Sardegna – Servizio Difesa del suolo, Assetto Idrogeologico e Gestione del Rischio Alluvioni (nota prot. 10226 del 2/10/2023), dalla Direzione Generale dei Trasporti – Servizio per le Infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti (nota prot. 15776 del 2/10/2023), dal Servizio Territoriale Ispettorato Ripartimentale e del CFVA di Tempio (nota prot. 68435 del 5/10/2023), dal Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna-Gallura (CIPNES) (nota prot. 7905 del 6/10/2023) e dal Servizio

Pesca e Acquacoltura dell’Assessorato dell’Agricoltura e Riforma Agropastorale (nota prot. 22027 del 6/10/2023), si esprimono le seguenti valutazioni:

- gli interventi, come rappresentati nella documentazione agli atti, risultano compatibili con la destinazione di zona dello strumento urbanistico comunale;
- l’area di intervento è inserita all’interno di un contesto significativamente trasformato e urbanizzato ai fini produttivi (come sottolineato dal Servizio Pianificazione paesaggistica e urbanistica della Regione nella sua nota) e le opere previste non producono implicazioni ed effetti ambientali sulle infrastrutture di trasporto di competenza del Servizio per le Infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti (come segnalato nella nota del Servizio stesso);
- il Proponente ha previsto varie misure di mitigazione degli impatti sull’ambiente marino;
- la Regione Sardegna “*segnala il permanere delle seguenti criticità:*”

1) gli impatti sulle componenti ambientali determinati dall’intervento, con particolare riferimento a quelli sull’ambiente marino e sul traffico nautico, si cumulano con gli ulteriori impatti prodotti nella medesima area da altri progetti simili che, a mero titolo esemplificativo, si richiamano:

1.1 Progetto di modifica e variante in adeguamento tecnico della banchina per rimessaggio imbarcazioni in loc. Cala Saccaia - zona industriale di Olbia e Progetto relativo alla realizzazione di un banchinamento asservito ad un cantiere di rimessaggio in Cala Saccaia - Porto di Olbia – Proponente: Industrie Cala Saccaia S.r.l.;

1.2 Progetto di modifica del bacino di alaggio e ripristino tirante idrico in un lotto sito nel porto industriale di Olbia in località Cala Saccaia – Proponente: Cantiere nautico Cranchi S.p.a.;

1.3 Progetto per la realizzazione di un bacino di alaggio e varo nel Porto di Olbia, località Cala Saccaia e Progetto per la realizzazione di un bacino di alaggio nel Porto di Olbia in località Cala Saccaia - adeguamento progetto per rispondere alle richieste della Soprintendenza e Realizzazione di un bacino d'alaggio nel Porto di Olbia in località Cala – Proponente: S.N.O. Service s.r.l.;

1.4 Realizzazione banchinamento asservito a cantiere di rimessaggio loc. Cala Saccaia Porto di Olbia – Proponente: Nausika Srl;

1.5 Porto di Olbia. Ampliamento bacino travel lift in località Cala Saccaia – Proponente: Ditta Fois Leonardo;

2. mancata concreta proposta di riutilizzo delle terre e rocce da scavo confortata dalla verifica della non contaminazione ex art. 185 D. Lgs. 152/2006 e ex DPR 120/2017, come da nota dell’ARPAS – Dipartimento Nuoro e Ogliastra (prot. n. 34841 del 25.09.2023) tale per cui, allo stato attuale, non è possibile escludere gli interventi dal campo di applicazione della normativa sui rifiuti, per cui si significa che non vi sono le condizioni per poter afferire tali materiali alla categoria sottoprodotti, fatto salvo che il progetto venga rimodulato ed integrato prevedendo il riutilizzo degli stessi confortato dalla verifica della non contaminazione;

3. assenza di uno studio di dettaglio che affronti nel breve e lungo termine le possibili ripercussioni negative delle operazioni di escavo e dell’incremento del traffico nautico afferente allo specchio acqueo in oggetto, cumulato con quello prodotto dagli interventi analoghi sopra richiamati, e dimostri l’efficacia delle misure di mitigazione previste. Si richiama al riguardo la nota prot. n. 22027 del 06.10.2023 del Servizio Pesca e Acquacoltura dell’Assessorato dell’Agricoltura e Riforma Agropastorale che, riportando il parere del Comitato Tecnico Consultivo Regionale per la pesca e l’acquacoltura (CTCRPA), ha evidenziato l’inefficacia delle misure di mitigazione utilizzata in progetti analoghi: «Il Comitato ha espresso a maggioranza parere negativo, in quanto le operazioni di escavo potrebbero interferire sia sulle attività di pesca che su quelle di mitilicoltura presenti

nell’area; con possibili ripercussioni negative sugli allevamenti di mitili presenti a poche decine di metri dal luogo oggetto dell’intervento. Il Consorzio Molluschicoltori di Olbia sentito dal Comitato segnala che un intervento analogo adiacente al luogo di intervento, nonostante gli accorgimenti presi, compromise le produzioni di mitili intorbidando le acque per diversi giorni»;

- 4. mancata verifica del rispetto della distanza delle opere in progetto dal piede degli argini e/o difese, nel rispetto delle prescrizioni di cui all’art. 96 lett. f) del R.D. 523/1904, che non dovrà essere inferiore a 10 m, vista la vicinanza dello sbocco a mare di un corso d’acqua presente nel reticolo idrografico regionale denominato “FIUME_895”, come rilevato dal Servizio del Genio civile di Sassari con nota prot. n. 36746 del 14.09.2023;*
- 5. assenza di un piano di sicurezza per sversamenti accidentali, antincendio, collisioni e in generale per incidenti comprendente l’analisi del rischio e l’indicazione delle azioni di prevenzione e protezione necessarie.*

Sulla base di quanto sopra rappresentato, la Direzione Generale dell’Assessorato della Difesa dell’Ambiente della Regione Autonoma della Sardegna ritiene, pertanto, “*necessario proporre di assoggettare l’intervento di cui trattasi all’ulteriore procedura di V.I.A., in quanto soltanto lo Studio di impatto ambientale (S.I.A.), consente di individuare e valutare più approfonditamente l’entità degli impatti potenziali, l’analisi di alternative progettuali orientate alla minimizzazione di tali impatti, nonché indicare le opportune misure di mitigazione e di compensazione di quelli residui*”.

TENUTO CONTO del parere negativo (a maggioranza) del Comitato tecnico consultivo regionale per la pesca e l’acquacoltura della Regione Sardegna, trasmesso con nota n. 22027 del 6/10/2023 dall’Assessorato dell’Agricoltura e Riforma Agropastorale e acquisito al prot. n. MASE/159969 del 6/10/2023, nel quale si esprime la preoccupazione che le operazioni di escavo possano interferire sia sulle attività di pesca che su quelle di mitilicoltura presenti nell’area (con possibili ripercussioni negative sugli allevamenti di mitili presenti a poche decine di metri dal luogo oggetto dell’intervento), come già accaduto per un intervento analogo in passato adiacente al luogo di intervento che, nonostante gli accorgimenti presi, compromise le produzioni di mitili, intorbidando le acque per diversi giorni. Il Comitato suggerisce che, in ogni caso, i lavori di progetto dovrebbero essere “*svolti nel momento di minima produzione della molluschicoltura, più precisamente da ottobre a febbraio, per interrompersi nel periodo primaverile ed estivo, periodo di massima produzione specialmente di mitili*”; che “*venga stipulata una polizza fidejussoria a favore dei produttori locali a ristoro delle eventuali perdite di produzione causate dalle attività di cantiere*”; e che “*sia riservata particolare attenzione, soprattutto nelle fasi di movimentazione del materiale litoide, nelle attività di monitoraggio delle acque tramite sonda multiparametrica, come previsto dalle previsioni progettuali*”.

TENUTO CONTO del nulla osta alla procedibilità della Capitaneria di Porto di Olbia, parere trasmesso con nota prot. n. 27725 del 18/10/2023 e acquisito al prot. n. MASE/167380 del 18/10/2023;

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

- il progetto riguardante la “*realizzazione di una banchina al servizio di un cantiere nautico in località Cala Saccaia-Porto di Olbia*”, proposto dalla Società Servizi Nautici srl, prevede la demolizione degli attuali sporgenti e la 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. La realizzazione della banchina prevede l’occupazione di superfici appartenenti al demanio marittimo. La superficie occupata da opere di difficile rimozione che insisteranno su di una area demaniale è pari a 373,91 m². La superficie occupata da opere di difficile rimozione che verranno realizzate sullo specchio acqueo è pari a 1.027,67 m². La superficie richiesta, come specchi acquei liberi, per la manovra e l’ormeggio delle imbarcazioni è pari a 2.671,55 m². L’area di escavo in progetto ha una dimensione planimetrica di circa 1.879 m² per la quale i volumi di escavo saranno pari a circa 3.405 m³ (di cui 1.865,65 m³ nell’area antistante la banchina e 1.539,84 m³ in corrispondenza del travel lift);

- l’intervento in progetto risulta compatibile con il quadro del contesto urbanistico vigente a livello locale (nel Programma di Fabbricazione vigente del Comune di Olbia l’area corrisponde alla zona industriale D1 “Zone produttive del nucleo di industrializzazione” e nel PUC del 2021 la stessa è classificata quale zona D3 – Piccola industria, artigianato e terziario connesse alle attività del mare), 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). Si rileva che, rispetto a questo ultimo (PPR), l’area di intervento risulta tutelata in relazione alle seguenti norme: art. 142 del D. Lgs. n. 42/2004 - Fascia dei 300 m dalla linea di battigia marina; art. 136 del D. Lgs. n. 42/2004 - D.M. 10.01.1968 – Olbia – Area panoramica costiera; ricade inoltre all’interno della perimetrazione del Parco Geominerario storico ambientale della Sardegna (D.M. 16.10.2001); è soggetta a vincolo idrogeologico (ex art. 18 L. n. 991/1952 – D.M. 33467 del 30.01.1964); ricade in Area Hg1 del P.A.I.; risulta esclusa invece dal vincolo della Fascia costiera (ex art. 143 del D. Lgs. n. 42/2004) per effetto delle previsioni dell’articolo 19, comma 3, delle N.T.A. del P.P.R. (cfr. Deliberazione G.R. n. 16/24 del 28.03.2017);
- in merito alle valutazioni relative agli impatti cumulativi con altri interventi simili all’interno della medesima area industriale-portuale di Cala Saccaia di Olbia, il Proponente esclude che possano essere arrecati effetti negativi alle componenti ambientali, anche se sommati alle iniziative di natura analoga già presenti nell’area stessa, evidenziando come in casi analoghi gli stessi interventi siano stati esclusi da assoggettamento a VIA proprio per i modesti impatti generati e per l’inserimento degli interventi stessi in un’area già industrializzata e vocata alla nautica. Tuttavia, come anche rilevato dalla Regione Sardegna, non è stata condotta un’analisi specifica circa gli impatti cumulativi sulle componenti generati dall’intervento (in particolare, sull’ambiente marino e sul traffico nautico) nel corso dei vari interventi che si sono succeduti nella medesima area. In particolare, si evidenzia l’assenza nella documentazione presentata dal Proponente di uno studio che affronti le possibili ripercussioni principali negative generate dalle operazioni di escavo nello specchio acqueo in oggetto relative a questo intervento in cumulo con quelle generate da interventi analoghi effettuati nella medesima area, rispetto ad una dimensione temporale sia di breve che di lungo termine; così come manca un’analisi di dettaglio riferita all’incremento del traffico nautico e terrestre generato dalle modifiche di banchinamento e di alaggio, introdotte da questo e da altri interventi analoghi;
- 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

risultano di dimensioni particolarmente elevate (il totale è pari a 3.405 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 ad impedire il passaggio dei materiali in sospensione; attività di monitoraggio ambientale con sonda multiparametrica posta in una posizione intermedia tra l'area conterminata dalla cortina di bolle e l'impianto di mitili; indicazioni di gestione in fase di cantiere e di esercizio in caso di eventi incidentali, quali sversamenti, rotture, collisioni, ecc.); indicazioni di regolazione della gestione del traffico natanti; predisposizione di un piano di sicurezza delle attività da svolgere. Questo ultimo, comunque, dovrebbe prevedere un'attenta analisi dei rischi e l'indicazione delle azioni di prevenzione e protezione necessarie. La Regione Sardegna, nel richiamare la nota del Servizio Pesca e Acquacoltura dell'Assessorato dell'Agricoltura e Riforma Agropastorale, contenente il parere del Comitato Tecnico Consultivo Regionale per la Pesca e l'Acquacoltura (CTCRPA), giudica inefficaci le misure di mitigazione proposte, già utilizzate in progetti analoghi, in quanto le operazioni di escavo comunque potrebbero interferire sia sulle attività di pesca che su quelle di mitilicoltura presenti nell'area (a poche decine di metri dal luogo oggetto di intervento), intorbidendo le acque per diversi giorni e compromettendo le produzioni di mitili, come già accaduto in interventi analoghi e nonostante gli accorgimenti presi (come segnalato dal Consorzio Molluschicoltori di Olbia, all'uopo sentito dal Comitato stesso);

- si concorda con la Regione Sardegna anche nel segnalare la mancata verifica da parte del Proponente del rispetto della distanza delle opere in progetto dal piede degli argini e/o difese, nel rispetto delle prescrizioni contenute nell'art. 96 lettera f) del R.D. 523/1904, che non dovrà essere inferiore a 10 m, vista la vicinanza dello sbocco a mare di un corso d'acqua presente nel reticolo idrografico regionale denominato “Fiume_895”, come segnalato dal Servizio del genio Civile di Sassari;
- per quanto riguarda il riutilizzo delle terre e rocce da scavo, l'ARPAS rileva che il Proponente non ha effettuato la verifica della non contaminazione ex art. 185 del D. Lgs. 152/2006 e ex DPR 120/2017, per cui allo stato attuale non è possibile escludere gli interventi dal campo di applicazione della normativa sui rifiuti. Inoltre, in carenza di qualunque indicazione utile circa l'intenzione di riutilizzare in sito, ai sensi dell'art. 24 del Titolo IV del citato regolamento, le terre e rocce da scavo escludendole dal regime dei rifiuti, oppure di utilizzarle come sottoprodotti ai sensi del Titolo II del regolamento medesimo previa verifica dei requisiti, allo stato non sussistono neppure le condizioni per poter afferire tali materiali alla categoria sottoprodotti, fatte salve le possibili rimodulazioni progettuali e le conseguenti integrazioni, alla data del presente parere non pervenute, che prevedano il riutilizzo dei materiali stessi sulla base della verifica di non contaminazione. Dai rilievi dell'ARPAS, che si condividono, emerge, quindi, da un lato, la necessità che il Proponente effettui una concreta proposta di riutilizzo delle terre e rocce da scavo, dall'altro che approfondisca le analisi di caratterizzazione dei sedimenti dei fondali interessati dal dragaggio, al fine di verificare la compatibilità e la possibilità di riutilizzo degli stessi, qualora idonei, nella vasca di colmata ricavata internamente alla banchina, limitando così la produzione di rifiuti e il trasporto in discarica autorizzata. Riguardo ai sedimenti, si prende atto della caratterizzazione preliminare, riportata nello specifico elaborato A_02, eseguita tuttavia attraverso due soli campioni, sulla base della quale il Proponente dichiara che i sedimenti risulterebbero classificabili in “Classe di qualità A”, cosa che ne consentirebbe il riutilizzo secondo quanto previsto nel progetto. Inoltre, il Proponente avrebbe dovuto dettagliare in quali discariche autorizzate possono essere destinati a smaltimento eventualmente 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;

- la documentazione presentata dal Proponente in relazione ai potenziali impatti sulle varie componenti ambientali prese in considerazione risulta essere minimale. Anche le misure di prevenzione e mitigazione proposte dal Proponente possono essere giudicate come minimali, specie per quanto riguarda la componente acque marine. Tali misure dovrebbero, quindi, essere rafforzate ulteriormente - ancor più alla luce di potenziali effetti sull’ambiente che potrebbero emergere dai dati e dalle informazioni relativi al progetto, acquisiti nei vari stadi (baseline scenario, potenziali effetti significativi del progetto, proposta di alternative, ecc., così come specificato nell’Annesso IV della Direttiva VIA) della fase di predisposizione dello studio di impatto ambientale - e individuate soluzioni che garantiscano maggiore efficacia, tenendo conto delle passate esperienze di interventi analoghi adiacenti al sito di progetto;
- risulta necessario che il Proponente rediga un vero e proprio **Piano di Monitoraggio**, con riferimento a tutte le componenti ambientali. Per la componente ambiente marino occorre che venga prevista la rilevazione in continuo (con il parametro anche della profondità) dei parametri pH, temperatura, ossigeno disciolto, potenziale redox e torbidità, tramite non una sola ma due sonde multiparametriche ubicate in posizione intermedia tra la zona di escavo e le aree di coltivazione dei mitili. Il monitoraggio ambientale in continuo, unito al controllo visivo della torbidità già previsto, dovrebbe essere concordato con ARPA Sardegna e dovrebbe: 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;
- occorre, inoltre, che il Proponente preveda 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 dovrebbero 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 dovrebbe 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 MASE (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);
- si evidenzia come il superamento dei livelli di benzo(a)pirene (IPA) nei sedimenti sottoposti a dragaggio costituiscono un rischio concreto di contaminazione per le biocenosi naturali e soprattutto per l’allevamento di mitili a 150 m di distanza dall’area dei lavori e, nel caso in cui le misure di prevenzione e mitigazione si dovessero, al riguardo, dimostrare inefficaci, dovrebbe essere valutata la possibilità di un fermo biologico o di spostamento dell’allevamento per evitare il bioaccumulo di contaminanti presenti nella matrice pelitica del sedimento mobilizzato. Il superamento dei livelli di benzo(a)pirene (IPA) era stato già riscontrato nelle analisi dei sedimenti sottoposti a dragaggio oggetto di precedenti analoghi interventi, siti anche a distanza minore rispetto a quella attuale. Pertanto, si ritiene necessario che anche tale aspetto debba essere considerato nella valutazione degli impatti

cumulativi che il Proponente dovrà effettuare in modo approfondito, oltre che nella definizione di efficaci misure di prevenzione mitigazione;

- si prende atto che dalle attività di progetto non risultano interazioni o impatti rispetto alle sensibilità ambientali dei SIC e ZPS presenti nelle zone limitrofe, che seppur distanti non meno di tre chilometri dal sito di progetto richiederebbero una mappatura e una valutazione dello stato di salute anche al fine di diminuire il rischio concreto di impatto nel caso in cui le misure di mitigazioni previste non fossero sufficienti;

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 per la realizzazione di una banchina al servizio di un cantiere nautico in località Cala Saccaia-Porto di Olbia” determina potenziali impatti ambientali 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.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla