



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

* * *

Parere n. 131 del 11 dicembre 2020

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>“Progetto di modifica e variante in adeguamento tecnico della banchina di rimessaggio imbarcazioni in loc. Cala Saccaia – zona industriale di Olbia.</p> <p>ID_VIP: 5453</p>
Proponente:	<p>Industrie Cala Saccaia srl</p>

La Sottocommissione VIA

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

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall’art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l’innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 in materia di composizione, compiti, articolazione, organizzazione e modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro dell’Economia e delle Finanze reale del 4 gennaio 2018, n. 2 in materia di costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 10 gennaio 2020 n. 7 di nomina del Presidente della Commissione VIA e VAS e dei Coordinatori delle Sottocommissioni e di individuazione dei Componenti delle Sottocommissioni VIA e VAS;

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. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal il d.lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
- l’ art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*” ;
- l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e,*

se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi” (comma 5);

- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006, 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 Comunità Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;
- le Linee guida ISPRA per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA) n.133/2016;

RILEVATO che:

- La Società Industrie Cala Saccaia s.r.l. con posta pec del 27 luglio 2020, acquisita al prot. MATTM/60573 del 31/07/2020, ha presentato istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al “*Progetto di modifica e variante in adeguamento tecnico della banchina per rimessaggio imbarcazioni in Loc. Cala Saccaia – zona industriale di Olbia*”, da realizzarsi nel Comune di Olbia;
- la Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con nota prot. n. MATTM/62102 del 6 agosto 2020 ha provveduto a comunicare la procedibilità dell'istanza alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) e a trasmettere alla stessa la relativa domanda di istanza del proponente, specificando che conformemente a quanto stabilito dal comma 2 dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. è stato pubblicato sul sito web dell'Autorità competente alla pagina <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/7533/10900>, lo studio preliminare ambientale comprensivo della documentazione a corredo dello stesso. La Divisione specifica anche che ai fini dello svolgimento dell'istruttoria tecnica di competenza della Commissione tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS la documentazione in formato elettronico è disponibile nella cartella archivio del fascicolo elettronico ID_5453 presente sull'applicativo GEMMA;
- la medesima Divisione, nella sopracitata comunicazione, 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 e di aver verificato, altresì, che è stato assolto l'onere contributivo previsto dall'art. 2 comma 1, lettera b) del Regolamento adottato con Decreto n. 1 del 4/01/2018, riservandosi comunque di verificare se la documentazione amministrativa e il versamento dell'onere

istruttorio siano conformi a quanto stabilito dal Decreto Interministeriale n. 1 del 4/01/2018 e dal relativo decreto direttoriale di attuazione n. 47 del 22/02/2018;

- la Divisione con nota prot.n. MATTM/95358 del 19/11/2020, acquisita dalla Commissione con prot.n. CTVA/3779 in data 19/11/2020, ha trasmesso la documentazione integrativa fornita dalla Società proponente con lettera del 06/11/2020 in risposta alla richiesta di integrazioni effettuata con nota prot.n. MATTM/82285 del 15/10/2020;

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 in:
 - Studio Preliminare Ambientale, redatto ai sensi del D. Lgs. 152/2006, Luglio 2020;
 - TAV. 1 - Elaborati di Progetto. Inquadramento Territoriale, novembre 2019;
 - TAV. 2 - Elaborati di Progetto. Planimetria Banchina in variante. Tavola di dettaglio, novembre 2019;
 - TAV. 3 - Elaborati di Progetto. Stato di fatto concessionato, novembre 2019;
 - TAV. 4 - Elaborati di Progetto. Banchina in variante. Inquadramento, novembre 2019;
 - TAV. 5 - Elaborati di Progetto. Comparazione di variante, novembre 2019;
 - TAV. 6 - Elaborati di Progetto. Particolari costruttivi, novembre 2019;
 - TAV. 7 - Elaborati di Progetto. Simulazione fotografica, novembre 2019;
 - Nota di risposta ai quesiti della CTVA (NOTA_RISPOSTA_AI_QUESITIR00);
 - Nota di risposta alle Osservazioni del MIBACT prot. 27338 (oss_nota_MIBACT27338R07);
 - Provvedimento Unico n. 49 del 15/03/2012 Comune di Olbia (DUAAP_49_del_14032012R04);
 - Provvedimento Unico n. 104 dell'11/02/2020 Comune di Olbia (VNLGRG42M03B832H-19052018-1616.SUAPR05);
 - Determinazione n. 2841 del 9/10/2019 della Provincia di Sassari, Settore Sviluppo e Ambiente Nord Est (DD_2019_2841R01);
 - Copia della comunicazione da parte del Ministero dell'Ambiente in data 19/05/2001 (prot. DVA-2011-0012107) circa l'esito della "verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA del progetto di banchinamento asservito ad un cantiere in Cala Saccaia Olbia";
 - Parere dell'Ufficio per la Tutela del Paesaggio del Comune di Olbia, circa la verifica di compatibilità paesaggistica del progetto;
 - Provvedimento SUAP del 19/05/2018 relativo all'aggiornamento del provvedimento banchina 2018;
 - Elaborato grafico stato concessionato, dicembre 2010 (Elab-01D01 - 06D06);
 - Elaborato grafico in variante ed oggetto di assoggettabilità a VIA, dicembre 2019 (Relazione completa variante D07);
 - Elaborato grafico in variante ed oggetto di assoggettabilità a VIA, dicembre 2019 (Relazione paesaggistica variante D08);
 - Elaborato grafico in variante ed oggetto di assoggettabilità a VIA, novembre 2019 (TAV. 01-Inquadramento D09);

- Elaborato grafico in variante ed oggetto di assoggettabilità a VIA, novembre 2019 (Tav. 02 – Banchina in progetto D10);
 - Elaborato grafico in variante ed oggetto di assoggettabilità a VIA, novembre 2019 (Tav. 03 – Banchina concessionata D11);
 - Elaborato grafico in variante ed oggetto di assoggettabilità a VIA, novembre 2019 (Tav. 04- Banchina in progetto D12);
 - Elaborato grafico in variante ed oggetto di assoggettabilità a VIA, novembre 2019 (Tav. 05 – Gialli e Rossi D13);
 - Elaborato grafico in variante ed oggetto di assoggettabilità a VIA, dicembre 2019 (Tav. 06 – Particolari costruttivi D14);
 - Elaborato grafico in variante ed oggetto di assoggettabilità a VIA, dicembre 2019 (Tav. 07 - Simulazione D15);
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra tra le modifiche o le estensioni dei progetti elencati nell'allegato II-bis alla parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. al punto 2, lett. b) *“porti e impianti portuali marittimi, fluviali e lacuali, compresi i porti con funzione peschereccia, vie navigabili”*;

EVIDENZIATO che:

- lo Studio Preliminare Ambientale è stato presentato allo scopo di valutare i possibili impatti derivanti dall'opera in variante per la realizzazione di una banchina a servizio del cantiere nautico in corso di costruzione e situato nell'area industriale interna al porto di Olbia, denominata Cala Saccaia. La variante prevede lo spostamento dell'asse di simmetria della vasca di alaggio e la sua modifica dimensionale, con sostituzione della gru di banchina precedentemente proposta con un Travel lift semimovente che consente, attraverso il percorso nei denti di alaggio, di prendere e sollevare le imbarcazioni fino a condurle all'interno o in prossimità del piazzale del cantiere di lavorazione;
- la variante proposta si inserisce nell'ambito del progetto relativo alla realizzazione di un banchina mento asservito ad un cantiere di rimessaggio in Cala Saccaia per il quale con la Determina Dirigenziale prot.n.DVA-2011-12107 del 19/05/2011 è stato disposto l'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale con prescrizioni;
- Infatti, il Proponente afferma che *“per esigenze di mercato ed imprenditoriali in parte anche legate ai condizionamenti della delicata crisi economica subita dal comparto nautico, si è reso necessaria proporre una contenuta modifica alla dimensione della vasca di alaggio e varo, al fine di consentire la possibilità di portare all'interno del Cantiere nautico barche di dimensioni maggiori rispetto a quelle ipotizzate nel progetto originario. La stessa proposta di modifica di variante consiste solo ed esclusivamente nello spostamento dell'asse di simmetria dell'unica vasca di Alaggio e varo, rispetto al profilo della banchina a terra che resta immutata per forma e dimensione, e nella quale la stessa vasca di Alaggio viene modificata nelle sue dimensioni”*. Lo Studio preliminare ambientale giudica tali varianti come *“dettate dalle esigenze di programmazione delle lavorazioni che dovranno eseguirsi nella futura attività cantieristica, che alla luce delle innovazioni tecnologiche consentono oggi la eliminazione della gru di banchina, riducendone peraltro gli effetti di impatto sul paesaggio. Infatti, è previsto l'utilizzo di un moderno e più potente Travel lift semovente che consente proprio attraverso il suo percorso verso l'unico dente di alaggio, prendere e sollevare le imbarcazioni fino a condurle all'interno od in prossimità dello stesso piazzale cantiere di lavorazione. La forma rimane immutata, così come immutato resta lo specchio acque di utilizzo concessionato”*. Di conseguenza, *“si evidenzia e si ribadisce come il profilo della banchina ed il suo sviluppo lungo la linea di costa, così come la sua dimensione, restino esattamente uguale a quella di progetto dei provvedimenti originari autorizzati”*. Lo Studio precisa quindi che dalle tavole progettuali allegate, e in particolare dalla tavola di comparazione, si evince il carattere di variante non sostanziale alla proposta in esame;

EVIDENZIATO inoltre che:

-che la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 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 alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili;

In ordine alle caratteristiche progettuali

Il progetto escluso dalla VIA con Determina Dirigenziale prot.n.DVA_2011_12107 del 19/05/2011 del MATTM così come si evince dalla stessa Determina consisteva nella realizzazione di una banchina a mare dotata di cassoni antiriflettenti, di un capannone per rimessaggio di 13.856,50 m² e di tutte le attrezzature tecniche e logistiche di un cantiere navale nonché nel dragaggio di parte dello specchio acqueo fino a profondità non superiori a 3,5 m, con occupazione di circa 3.000 m² di aree demaniali e di 8.235 m² di specchio acqueo. Per i materiali provenienti da dragaggio il progetto prevedeva il completo riutilizzo per la realizzazione della scogliera e per i rilevati e per i piazzali previsti. Il progetto è stato migliorato nel corso delle valutazioni prevedendo una riduzione dell'area a terra e riduzione della profondità delle aree di dragaggio da - 4.0 m inizialmente previsti per tutta l'area, a valori diversi compresi tra - 4.0 in corrispondenza dell'accesso al travel lift, fino a - 3.0 e - 2.5 m in aree limitrofe.

Con la Determina era prescritto tra l'altro l'aggiornamento del nulla osta paesaggistico n. 69362 del 31/08/2009, con la nuova configurazione di banchina a minore impatto paesaggistico.

Il progetto era rimodulato così come richiesto dalla stessa Determina ottenendo per la banchina un nuovo provvedimento unico n. 49 del 14/03/2012. Nell'ambito del procedimento unico l'Ufficio Tutela del Paesaggio del Comune di Olbia, delegato per competenza, ha emesso nuovo parere favorevole ex art.146 del D.Lgs.n.42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio".

Le opere previste in progetto di cui al provvedimento unico n.49 del 14/03/2012 prevedevano la costruzione di una banchina in calcestruzzo con andamento a spezzata, pressoché curvilinea, che segue la linea di costa ed un bacino per travel-lift, previa escavazione dello specchio acqueo antistante al fine di creare i fondali idonei per l'accesso e l'ormeggio delle imbarcazioni. I Volumi di escavo previsti sia dello specchio acque che della area litorale sono quelli determinati dal piano quotato di cui alla allegata planimetria è corrispondenti all'istanza fatta il 27/01/2012.

In particolare, le opere previste, in sintesi, comprendono:

- l'escavazione subacquea nello specchio acqueo antistante il banchinamento, fino a raggiungere la quota max nella parte centrale di m 4,00;
- la costruzione della banchina, articolata in due segmenti separati dal bacino d'invaso per il travel lift, costituita strutturalmente da: uno scanno d'imbasamento in pietrame, che dal fondo dello scavo s'innalza fino a raggiungere la quota indicato sotto il livello del mare, a forma trapezoidale, costituito da un nucleo in pietrame scapolo, piano di posa in sommità della larghezza di m 5,50;
- un muro di banchina formato da un getto di calcestruzzo subacqueo rinfiancato, all'interno da una scogliera in pietrame scapolo con scarpa 1/1 e berma a quota m (+0,60); sul rinfianco interno e sulla berma, previo livellamento ed intasamento dei vuoti; è prevista la stesura di un tessuto in polipropilene, atto ad impedire il dilavamento del riempimento retrostante, quest'ultimo realizzato con l'utilizzo dei materiali ritenuti idonei provenienti dagli scavi;
- la pavimentazione superiore costituita da un piano di calpestio unitamente al piazzale a tergo della banchina con pavimento del tipo industriale in calcestruzzo;

- la costruzione dell'invaso per travel-lift delle dimensioni nette interne di m 20,00x8,00 delimitato da un muro di banchina pieno con le seguenti caratteristiche strutturali: uno scanno d'imbasamento in pietrame, che dal fondo dello scavo s'innalza fino a raggiungere la quota di m (-4,00) sotto il livello del mare; il muro di banchina formato da un getto di calcestruzzo subacqueo, partente da quota di m (-4.00) fino a quota (+0,20), della larghezza di m 4,00, la costruzione di due scogliere di contenimento e raccordo una a nord e l'altra a sud;

La Variante introdotta consiste solo ed esclusivamente nello spostamento dell'asse di simmetria della vasca di Alaggio e varo e nella modifica dimensionale della stessa vasca di alaggio e varo. La natura delle opere e dei materiali resta assolutamente immutata così come la realizzazione dei sottoservizi e degli impianti.

Il Progetto di proposta di variante in oggetto trova le sue motivazioni tecniche nella necessità di dotare il capannone di rimessaggio, attualmente in fase di costruzione, e l'annessa area di cantiere, di una banchina e di una attrezzatura di alaggio adeguata all'accoglienza delle imbarcazioni. La variante in esame prevede la modifica delle dimensioni dei denti di alaggio e delle sue dimensioni, oltre che la modifica dell'interasse delle stesse, permettendo l'eliminazione della gru di banchina, riducendo quindi l'impatto sul paesaggio. La gru verrà sostituita da un Travel Lift semovente che consente, attraverso il percorso nei denti di alaggio, di prendere e sollevare le imbarcazioni fino a condurle all'interno o in prossimità dello stesso piazzale cantiere di lavorazione. La costruzione dell'invaso leggermente spostato rispetto all'asse di simmetria originale, è aumentato nelle sue dimensioni di vasca con valori netti interni di m 40,00x14,00. Si evidenzia che i denti di travel di fatto aumentano di soli 10 m di lunghezza nel lato destro osservando il mare dal profilo di terra, e di metri 14 circa nel dente di sinistra. La larghezza della banchina dei denti travel viene ridotta a 5 metri anziché 5.50 m come invece previsto da progetto originario. Il profilo della banchina e il suo sviluppo lungo il profilo di costa, così come la sua dimensione, restano esattamente uguali a quella di progetto dei provvedimenti originari autorizzati provvedimento n.49 del 14/03/2012, provvedimento rinnovato nella sua interezza, perché scaduto, con provvedimento SUAP del 19/05/2018.

Il progetto ha ottenuto i seguenti provvedimenti autorizzativi:

- Autorizzazione all'esercizio della Banchina con Provvedimento Unico n. 49 del 14/03/2012, aggiornato con DUA a 20 giorni con decorrenza 19/05/2018 (VNLGRG42M03B832H-19052018-1616.SUAPR05) e comunicazione inizio lavori del 16/05/2019;
- Concessione demaniale marittima rilasciata dall'Autorità di Sistema Portuale Mare di Sardegna con Deliberazione del Comitato di gestione n. 35 del 20/12/2018;
- Autorizzazione anticipata occupazione n. 29 dell'1/07/2019, rilasciata dall'Autorità del sistema portuale del Mare di Sardegna prot. n. 0012920;
- Determinazione n. 2841 del 09/10/2019 della Provincia di Sassari, Settore Sviluppo e Ambiente Nord Est, avente a oggetto "Industrie Cala Saccaia S.r.l. Autorizzazione ex art. 109 del D.Lgs. 152/2006, per l'esecuzione dei lavori di escavo e reimmissione in vasca di colmata di sedimenti marini per la realizzazione di una banchina annessa a un capannone per lavorazione e rimessa yacht in Comune di Olbia – Loc. Cala Saccaia" L'autorizzazione contiene prescrizioni.
- Rinnovo provvedimento a edificare il capannone per il rimessaggio imbarcazioni: provvedimento Unico conclusivo n.183 del 19/03/2018;
- Rinnovo provvedimento unico a edificare la banchina con la relativa variante, con Determinazione Conclusiva del Procedimento Unico SUAPE (art. 37 comma 11 della L.R. 24/2016 e art. 14 quater della L. 241/1990) n. 104 dell'11/02/2020;
- Parere favorevole espresso dall'Ufficio per la Tutela del Paesaggio del Comune di Olbia pratica pos. 407/09/UTP.4 del 23/12/2019, che ritiene la variante "compatibile con le valenze paesistiche generali dell'area vincolata in quanto nel contesto dell'uso industriale costiero non comporta ulteriori ricadute negative sul contesto tutelato";

- il Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna, con nota prot. 5847 del 16/09/2020, in ordine alla verifica di coerenza alla disciplina d'uso attuativa delle attività produttive previste nelle aree industriali ricadenti nel perimetro del P.R.T.C. consortile e realizzazione e gestione opere di urbanizzazione primaria, infrastrutture e reti impiantistiche, ha comunicato che “in relazione alla procedura di Verifica di Assoggettabilità a Via dell'intervento di variante di adeguamento tecnico..., per quanto di competenza...non si rilevano impatti significativi sia nella fase di organizzazione del cantiere che nella fase di esercizio dell'attività produttiva di che trattasi”;
- il C.F.V.A. – Servizio Territoriale Ispettorato Ripartimentale di Tempio Pausania, con nota prot. n. 62312 del 22/09/2020 “*esprime parere favorevole all'esecuzione dei lavori nei soli riguardi forestali e fatti salvi i diritti di terzi*”;
- la Capitaneria di Porto di Olbia, con nota prot. 23913 del 21/09/2020, “*esprime, esclusivamente ai fini della sicurezza della navigazione, parere favorevole*”;

Dal punto di vista progettuale il Proponente con la documentazione integrativa ha chiarito la sussistenza nella Tavola 1 di una seconda struttura a fianco del capannone già autorizzato peraltro non riportato nelle successive Tavole. Infatti, il Proponente afferma che il Planivolumetrico relativo al Piano regolatore generale per l'Area in oggetto, definita comparto “D2”, “prevede due interventi A e B su due singoli lotti adiacenti e di fatto separati parzialmente da superfici destinate. Il Comparto A appartiene ad altra proprietà, e nulla ha a che fare con i provvedimenti autorizzatori del capannone e della Banchina del Comparto B che è quello di proprietà della Industrie Cala Saccaia Srl. Ragione per cui, al di là della definizione ed inquadramento territoriale presente nella tavola e/o elaborato 1, sparisce il lotto in aderenza negli altri elaborati progettuali di dettaglio per l'intervento oggetto di Parere” (cfr. gli Elaborati progettuali allegati da 01D01 a 06D06 e quelli relativi alla variante, da D07 a D15).

Sempre con la documentazione integrativa il Proponente chiarisce che “i lavori sono attualmente in corso e le attività di esecuzione dell'intervento nel suo complesso sono state avviate nel lontano 2010, dove fu eseguito a suo tempo integralmente lo scavo delle aree che sono oggi occupate dal piazzale realizzato, oggi ancora in Tout-Venant, e dal capannone retrostante alla banchina oggetto di variante su cui è già stato eseguito un muro previsto in progetto di CLS armato alto 8 metri a protezione del versante su cui a monte corre parallela la strada di Piano Consortile, oggi Via Madagascar”. Lo scavo di sbancamento totale fino alla quota del piazzale, così come da progetto, ha movimentato “circa 60.000 m³ di materiale. Successivamente, a seguito dell'interruzione del cantiere legata alla crisi economica, il cantiere era rimasto di fatto praticamente fermo. Successivamente, a seguito del rinnovo dei Provvedimenti a edificare, i lavori sono ripresi in data 6/03/2019, in particolare l'area capannone col Provvedimento aggiornato n. 183 del 19/03/2018. I lavori realizzati sono il piazzale di circa 20.000 m², muri di sostegno per la lunghezza di circa 180 ml, avvio opere relative ai sottoservizi (impianto drenaggio acque per prime piogge, rete antincendio e alimentazione idrica ecc.). A breve si inizieranno le opere per realizzare la struttura prefabbricata del capannone.

Inoltre, il Proponente con la documentazione integrativa chiarisce che si è dato avvio, da quasi un anno, alla realizzazione della Banchina, secondo le indicazioni di progetto autorizzate, a seguito peraltro di tutte le attività autorizzatorie necessarie, ivi compresa l'autorizzazione all'escavo ex art. 109 del D. Lgs. 152/2006. Dopo aver rimosso tutti i pontili abusivi insistenti sul sito in accordo e collaborazione con la Capitaneria di Porto, si è proceduto a riprofilare la zona di costa e a realizzare i lavori di costruzione della banchina lungo la linea di costa così come prevista nella concessione n. 49/2012 e così come rinnovata con procedura SUAP VNLGRG42M03B832H-19052018-1616.SUAP. A tutt'oggi è stata realizzata la banchina lungo la linea di costa fino ad una quota di +1,30 m sul livello del mare, si sta procedendo alla realizzazione dei sottoservizi e in aderenza alla banchina è stata predisposta una canaletta per la raccolta delle acque di prima pioggia che convoglierà le acque all'interno delle vasche di decantazione. Si evidenzia che le operazioni di escavo sono state peraltro avviate avendo dato comunicazione preventiva agli enti competenti ivi compresa la Soprintendenza Archeologica, che ha partecipato e presenziato all'avvio dei lavori e all'esecuzione delle lavorazioni di escavo e scavo lungo la linea di costa. I lavori sono svolti all'interno del perimetro demaniale concesso dalla Autorità portuale, oggi Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna.

A ridosso della banchina è stata realizzata, così come previsto nel progetto ex art. 109 del D. Lgs. 152/2006, una vasca di colmata realizzata col materiale di scavo del piazzale, per accogliere il materiale dell'escavo a mare, così come da progetto approvato dalla Provincia di Sassari competente per territorio, che per l'appunto ha rilasciato regolare autorizzazione (determinazione n. 2841 del 9/10/2019). Si evidenzia che le operazioni di escavo e la realizzazione dei denti Travel sono sospesi in attesa del parere del Ministero dell'Ambiente, al fine di dare corso ai Lavori di Variante previsti col Provvedimento Unico n. 104 dell'11/02/2020, per poter procedere appunto alla conclusione dei lavori della Banchina”.

Per la durata dei lavori si ipotizzano 200 giorni lavorativi nell'arco di 10 mesi, stimando una presenza giornaliera media di circa 8 uomini, che comprendono operai, figure tecniche, autisti ecc.

Il Proponente afferma che allo stato attuale non sono presenti effetti cumulativi in esercizio con altri cantieri, poiché la realizzazione del Cantiere Cala Saccaia è localizzato alla fine del comparto edificatorio del Consorzio Industriale e non si ha conoscenza che via siano in previsione altre opere in progetto e quelli localizzati a monte hanno tutti realizzato la loro banchina di servizio alle rispettive attività cantieristiche.

Gli studi preliminari eseguiti hanno riguardato:

- 1) Lo studio meteo-marino, con risultati dai quale emerge la possibilità di ritenere che “non vi siano problemi per quanto riguarda sia le strutture a mare sia l'ormeggio delle imbarcazioni” e in considerazione della conformazione rocciosa, della scarsa presenza di sabbia e soprattutto della protezione naturale del paraggio rispetto alle onde provenienti dal mare aperto, che “il moto ondoso non sia in grado di innescare fenomeni di trasporto litoraneo” e che, di conseguenza, “le opere proposte non avranno alcun impatto sulla stabilità del litorale”, in situazione di sostanziale equilibrio (p. 12). Sulla base di uno studio meteomarinario, effettuato in via preliminare, il Proponente informa che, sulla base di calcoli per il fetch max (1,35 miglia) si potrebbe avere, nella peggiore condizione, un'onda di altezza pari a 65 cm, che non crea problemi di sicurezza né alle strutture né all'ormeggio delle imbarcazioni;
- 2) La caratterizzazione dei sedimenti marini, con una prima campagna di campionamento nel 2010 e un rinnovo dello studio prima del rilascio dei nuovi provvedimenti e prima delle operazioni di scavo. Gli esiti della caratterizzazione dei fondali marini interessati dal progetto nel 2016, a seguito di attività programmate e svolte con la collaborazione tecnica dell'ARPAS e in accordo con quanto previsto nel “Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini” (APAT-ICRAM), sono riportati in un documento allegato allo Studio ambientale, con evidenza delle caratteristiche chimico-fisiche dei sedimenti da dragare e delle caratteristiche ambientali presenti nel sito di destinazione, dalle quali “si può affermare che l'opzione gestionale prescelta è compatibile con quanto richiesto dal manuale” medesimo.
- 3) Gli impatti in fase di costruzione e in fase di esercizio, dal punto di vista:

- delle acque superficiali, con impatto nullo in entrambe le fasi, in quanto “la realizzazione della banchina non interferirà con i corpi idrici superficiali, né darà luogo a deviazione o a sbarramenti dei corsi d'acqua e/o a variazioni dei deflussi, né interferirà sui tempi di corrivazione”;

- delle acque marine, analizzati per la fase di costruzione per i potenziali effetti derivanti dalla variazione della qualità dell'acqua marina a seguito di: ricaduta di polveri e inquinanti dovuti al transito dei mezzi lungo le strade interne dell'area portuale; attività di escavazione del materiale sciolto dallo specchio acqueo con refluentamento dello stesso nelle aree predisposte del piazzale antistante e trasporto in discarica del materiale non riutilizzabile; attività di escavazione del materiale roccioso dallo specchio acqueo con refluentamento dello stesso nelle aree predisposte del piazzale antistante; deposizione di pietrame e scogli sul fondo marino per la formazione dello scanno di basamento e delle scogliere per il contenimento del riempimento del piazzale, riempimento delle antirisacca, rinfranchi muri di banchina; deposizione di 20 corpi morti in calcestruzzo sul fondo per ormeggi; eventi accidentali. Mentre per la fase in esercizio gli impatti potranno essere causati principalmente da scarichi ed emissioni provenienti dai natanti che usufruiranno dei servizi offerti dall'attività di rimessaggio e di alloggio per l'accoglienza delle imbarcazioni. In entrambe le fasi gli impatti

sono da considerarsi trascurabili, alla luce anche di apposite procedure di contenimento (indicate a p. 29). In particolare, nella richiesta di valutazione preliminare, il proponente informa che è previsto che, prima dell'inizio dell'escavo nella fascia adiacente alla banchina e nello specchio acque concessionato, sarà realizzata una barriera antitorbidità, secondo due schemi: il primo composto da una tubazione in polietilene forata e posata sul fondale che, tramite apposito compressore ad aria ad alta potenza e portata, creerà una barriera a tende di micro bolle che impedirà il passaggio dei materiali in sospensione; il secondo, col sistema classico di barriere galleggianti complete di grembiolino;

- del suolo e sottosuolo, analizzati per i potenziali effetti a seguito di occupazione suolo per aree e piste di cantiere, attività di escavazione del materiale sciolto dallo specchio acqueo, deposizione di pietrame e scogli sul fondo marino, deposizione corpi morti in calcestruzzo sul fondo. Gli impatti per l'installazione del cantiere sono considerati di livello trascurabile o nullo. Quelli sulla componente fondale marino (attività di scavo subacqueo con dragaggio e scavo su roccia e successivo versamento di pietrame ed elementi litoidi derivanti dallo scavo per la sostituzione della banchina, la realizzazione dello scanno d'imbasamento in pietrame a forma trapezoidale e delle scogliere per il contenimento del riempimento del piazzale, il riempimento delle antirisacca, i rinfranchi muri di banchina e la deposizione dei corpi) sono giudicati di livello medio. Il Proponente informa, nella sua richiesta di valutazione preliminare, che, rispetto alla prima impostazione di cui all'istanza fatta il 27/01/2012, a seguito di indagini geognostiche successivamente approfondite, ha deciso di non ricorrere durante le operazioni di escavo all'uso di mine, ma di draga o escavatore montato su natante nell'intero specchio acqueo. In fase di esercizio, l'impatto è da ritenersi trascurabile/nullo, non venendo modificata la destinazione d'uso dell'area piccola di intervento. Si precisa che l'escavazione subacquea, nello specchio antistante il banchinamento, dello strato superficiale di materie sciolte e della roccia sottostante è prevista fino a raggiungere la quota massima nella parte centrale di 4 metri;

- delle dinamiche del trasporto litoraneo (impatto giudicato trascurabile sia in fase di costruzione che in quella di esercizio, considerando anche la situazione di sostanziale equilibrio che caratterizza la stabilità del litorale). Data la natura dei fondali (superficialmente fangosi con sottostante strato di roccia granitica, scarsa presenza di sabbia) e soprattutto la protezione naturale del paraggio rispetto alle onde provenienti dal mare aperto, il moto ondoso non dovrebbe essere in grado di innescare fenomeni di trasporto litoraneo;

4) I rischi di incidenti, sia nella fase di costruzione sia in quella di esercizio, riguardo ai quali sono indicate le misure e azioni volte alla loro minimizzazione, anche di carattere nuovo rispetto al progetto originario.

In ordine alla localizzazione del progetto

L'intervento ricade nel territorio di Olbia ed è inquadrabile nel foglio 444070 della CTR (Carta Tecnica Regionale) alla scala 1:10.000. La zona interessata, denominata Cala Saccaia, fa parte della zona industriale di Olbia, che si sviluppa nella parte nord dell'omonimo golfo ed è suddivisa in 7 settori. La parte costiera si sviluppa dal Porto Romano fino alla zona denominata vecchia dogana. La zona a mare è costituita da una bassa linea di costa ad andamento leggermente curvilineo, con sabbia misto a limo, su cui insistono precari pontili in legno. L'area di interesse è di proprietà della Società Industrie Cala Saccaia s.r.l. e su di essa è in corso la realizzazione di un capannone per il rimessaggio di imbarcazioni e di un piazzale in "calcestruzzo architettonico" di circa 15.950 m² per la gestione del relativo nuovo cantiere nautico. In adiacenza al lotto sono presenti altre attività operanti prevalentemente nel campo della cantieristica navale.

Nella documentazione fornita sono analizzati gli strumenti vigenti di programmazione e pianificazione e la vincolistica, al fine di verificare la compatibilità dell'intervento in relazione a tali aspetti. L'intervento è giudicato compatibile e complementare con il Quadro programmatico analizzato per i seguenti aspetti:

- Per quanto concerne la classificazione del Piano Paesaggistico Regionale (PPR), approvato con Decreto del Presidente della Regione n. 82 del 7 settembre 2006, l'area in questione è definita come "grandi aree industriali", all'interno dell'ambito costiero n.18 "Golfo di Olbia" ed è normata dagli art. 91 e 92. Come segnalato sopra, l'autorizzazione paesaggistica è stata rilasciata dal Comune di Olbia in data 31/08/2009

prot. n. 69362 per la realizzazione del banchinamento e poi per la Variante in corso è inserita nella procedura SUAP che ha portato al Provvedimento Unico n. 104 dell'11/02/2020. Nella Nota di risposta alle Osservazioni MIBACT si evidenzia che “appare inconfutabile che non può essere certamente la variante proposta, di modifica delle dimensioni della vasca Travel e della lunghezza dei denti di attracco ad esaltarne in modo diverso e/o ad alterare la lettura e la natura dell'intervento legato all'attività cantieristica” (p. 2);

- Per il Piano Urbanistico Comunale del Comune di Olbia o Piano di Fabbricazione l'intervento ricade in una zona industriale classificata come Zona D3 dal P.R.I. del C.I.P.N.E.S. (ex CINES), ovvero “Piccola industria, artigianato e terziario connesse alle attività del mare”. Il Proponente, nella Nota di risposta alle Osservazioni MIBACT, rileva che il nuovo PUC è stato adottato adeguando il medesimo al PPR e al Piano di Assetto Idrogeologico Regionale, dopo un lungo processo di co-pianificazione di intesa con la Regione Sardegna, stabilendo peraltro in modo sperimentale ed efficace una nuova formula di costruzione degli strumenti di Pianificazione del Territorio. Il predetto PUC contiene lo studio di valutazione ambientale strategica del territorio, ivi compreso l'ambito oggetto di intervento e nell'ambito dello stesso è riadeguata la situazione vincolistica e la cartografia di piano attraverso il riordino preliminare delle conoscenze. Confermando, dunque, per il lotto in oggetto la sua destinazione urbanistica strategica per il territorio e la città di Olbia. Inoltre, il CIPNES, con provvedimento in data 19/03/2018 prot. n. 1320 ha attestato la coerenza del progetto presentato dal Proponente alla disciplina attuativa del PRTC consortile;
- Il Comune di Olbia non si è ancora dotato di un Piano di Classificazione Acustica del territorio comunale, ma ha un regolamento acustico per la prevenzione e il controllo dell'inquinamento acustico prodotto da sorgenti rumorose fisse o correlate a servizi art. 6, comma 1, Legge Quadro 447/1995. L'opera in questione è pienamente compatibile con i limiti stabiliti dalla normativa vigente;
- Per quanto riguarda la Pianificazione regionale sulla portualità turistica e cantieristica, non essendoci ancora un piano organico, si fa riferimento a deliberazioni di Giunta Regionale che hanno stabilito i criteri di classificazione dei porti di primo e secondo livello;
- Le aree oggetto di intervento risultano nel Piano Regolatore Portuale di Olbia, adottato nel 2010, come “Cantieri navali Industriali”, prevedendo una superficie anche più estesa rispetto alle previsioni del Piano regolatore del CIPNES. Il Piano prevede altresì nello specchio limitrofo a quello di intervento un'area destinata ad attrezzature per la nautica da diporto;
- Altri Piani esaminati: il Piano Generale dei Trasporti, il Piano Regionale dei Trasporti, il Piano Regionale del Turismo, il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico Regionale (l'area in esame non è tra quelle perimetrate a rischio e/o pericolosità idraulica o a rischio frane, così come risulta esterna alla modificata perimetrazione PAI, come risulta dallo Studio idraulico e idrologico allegato al Piano di utilizzo dei litorali ai sensi dell'art. 8 c. 2 delle NTA del PAI, approvato dall'Amministrazione Comunale di Olbia con delibera del 30 Aprile 2020);
- Per ciò che concerne il Regime vincolistico (vincoli paesaggistici ed ambientali), il parere favorevole contenuto nel provvedimento Unico conclusivo n. 104 dell'11/02/2020 indica che il progetto in variante è compatibile con le valenze paesistiche dell'area vincolata, e non comporta ulteriori ricadute negative al contesto tutelato. L'area non rientra all'interno di alcun sito della Rete Natura 2000, essendo peraltro classificata come industriale. Le zone SIC e ZPS nell'intorno del Golfo di Olbia, risultano essere le seguenti: a) in direzione Nord-Est la zona ZPS “Capo Figari, Cala Sabina, Punta Cannigione e Isola Figarolo” che ricomprende interamente al suo interno il SIC ITB010009 “Capo Figari, Isola Figarolo”; b) in direzione Sud-Est la ZPS ITB023019 Isole del Nord-Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro e il SIC ITB010010 “Isole di Tavolara, Molara e Molarotto e l'Area Marina Protetta “Tavolara – Punta Coda Cavallo” ZSC dall'Agosto 2019. L'area di intervento non è contermina alle suddette zone di protezione, trovandosi ad alcuni chilometri di distanza e non interferendo con le misure di protezione delle suddette aree protette. Nel sito non sono presenti zone o beni appartenenti al demanio militare, non ci sono vincoli legati all'attività venatoria.

RILEVATO ANCHE CHE:

In ordine al quadro di riferimento ambientale

Il Progetto di proposta di variante analizza le seguenti componenti ambientali: atmosfera, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, flora e vegetazione, ecosistemi, fauna, rumore, salute pubblica e paesaggio, definendo per ognuno lo stato prima dell'intervento e stimando i possibili impatti a esso conseguenti sia in fase di costruzione sia di esercizio dell'opera. Per ognuna delle componenti ambientali è stata svolta un'analisi critica della qualità ambientale preesistente, attraverso raccolta di documentazione bibliografica, sopralluoghi in situ ed elaborazione dei dati raccolti. Sono stati preliminarmente analizzati anche gli aspetti antropici e di uso del suolo, geopedologici e idrogeologici, climatici e in ultimo quello dell'ambiente marino. L'analisi degli impatti è stata condotta a partire da azioni di progetto a cui corrispondono fattori causali di impatto, considerando sia la fase di costruzione sia quella di esercizio.

Si rileva che il quadro di riferimento ambientale *“resta esattamente quello noto ed indicato nello studio del 2012 oggetto del progetto principale. Così come immutati restano i ricettori sensibili a Cala Saccaia”*.

In ordine all'analisi dei potenziali impatti per effetto della variante

Atmosfera

La costruzione della banchina, anche in ordine alla sua modifica dimensionale, ha un impatto nullo o trascurabile, anche con riguardo alla qualità dell'aria. La presenza in esercizio della banchina non è tale, in virtù dell'altezza del bordo libero, da creare modificazioni del flusso ventoso all'interno della baia di Cala Saccaia o di altri fattori climatici (temperatura, umidità relativa ecc.).

Acque superficiali

Non interferendo con i corpi idrici superficiali e non dando luogo a deviazione o sbarramento dei corsi d'acqua e/o a variazioni dei deflussi, la realizzazione della banchina ha su tale aspetto un impatto nullo, sia in fase di costruzione sia in quella di esercizio.

Acque marine

L'analisi è svolta separatamente per ciascuna delle due fasi (in costruzione e in esercizio).

Valgono le considerazioni sopra riportate a tal proposito, dalle quali emerge che per la componente “ambiente marino” gli agenti causali di impatto potenziale esaminati e derivanti dalle opere in variante inducono sicuramente un impatto basso/medio. Si sottolinea ancora che “la diffusione di sedimenti sollevati e portati in sospensione durante la movimentazione dei fondali marini, per le opere di scavo su roccia subacqueo, con conseguente aumento della torpidità, sarà contenuta con opportune procedure di contenimento, quali barriere galleggianti, draghe aspiranti o altro mezzo idoneo” (p. 36). Verranno adottati inoltre “tutti i possibili accorgimenti per evitare eventuali rilasci generati da sversamenti accidentali” (p. 36).

Per la fase in esercizio, si afferma che non c'è collegamento tra l'aumento della vasca Travel e l'eventuale aumento dei livelli di impatto generabile dall'aumento delle dimensioni delle imbarcazioni (scarichi ed emissioni provenienti dai natanti che usufruiranno dei servizi offerti dall'attività di rimessaggio e di alaggio per l'accoglienza delle imbarcazioni di Cala Saccaia). Infatti, nell'area marina è fatto divieto di scarico in mare di qualsiasi rifiuto, solido o liquido, nonché di acque provenienti da sentine, dal lavaggio di stoviglie o da impianti delle imbarcazioni. Tutte le imbarcazioni da traffico che gravitano nel porto dovranno essere dotate di casse per la raccolta dei liquami di bordo e di sistemi di raccolta delle acque, che saranno poi raccolti nell'apposita struttura presente in località Cala Saccaia, per essere successivamente adeguatamente smaltiti. Gli oli bruciati saranno raccolti nel porto in appositi contenitori che saranno poi sigillati e consegnati al consorzio degli oli usati (con registrazione in apposito libro di carico e scarico).

Suolo e sottosuolo

Si richiamano le considerazioni sopra svolte a tal proposito, anche con riferimento alle dinamiche del trasporto litoraneo. In fase di costruzione, gli impatti sulla componente fondale marino riguardano le attività di scavo subacqueo con dragaggio e scavo su roccia e successivo versamento di pietrame ed elementi litoidi derivanti dallo scavo per la costituzione della banchina, la realizzazione dello scanno d'imbasamento, delle scogliere per il contenimento del riempimento del piazzale, il riempimento delle antirisacca, i rinfranchi muri di banchina, la deposizione dei corpi morti in c.a. per ormeggi. Tali azioni interagiscono con i fondali generando un impatto medio, così come di impatto complessivamente medio è da ritenersi quello sulla componente geomorfologia costiera, in relazione alla natura del fondale caratterizzato da uno strato di sedimenti di natura sabbio - limosa e superficialmente da fanghi, poggiante su granito. L'asportazione dello strato superficiale di materiale sciolto, fino allo strato compatto granitico, modifica l'assetto morfologico attuale essendo intaccato il substrato roccioso fino alla profondità di metri 4, punto di maggiore profondità dell'escavo. In fase di esercizio della banchina, non modificandosi la destinazione d'uso attuale e non essendo previste attività che incidono sulla geomorfologia del sito, l'impatto è da considerarsi trascurabile/nullo. Sia in fase di costruzione sia di esercizio, risulta trascurabile l'impatto sulle dinamiche del trasporto litoraneo.

Fauna

Si esclude che la realizzazione dell'opera in oggetto possa interferire con gli habitat o creare disturbi alle specie Anfibi, rettili e avifauna che potranno spostarsi nelle aree limitrofe. L'impatto su tali specie quindi è da considerarsi nullo o trascurabile, sia in fase di costruzione sia in quella di esercizio della banchina. Per quanto riguarda la fauna dell'ambiente marino e costiero, gli impatti in fase di costruzione sono correlati all'occupazione di suolo, alle attività di scavo sul fondale sabbioso e su roccia e ai rumori prodotti dalle lavorazioni. La valutazione complessiva dell'impatto sulla componente in fase di costruzione è trascurabile, non essendoci elementi faunistici di interesse nell'area in esame e costituendo, comunque, il contenimento delle emissioni sonore secondo le normative di legge, un efficace fattore di controllo del rumore. La valutazione complessiva dell'impatto sulla fauna marina e costiera in fase di esercizio è trascurabile/nullo, in quanto si esclude che l'esercizio dell'opera in oggetto possa determinare sottrazione e/o frammentazione di habitat di alimentazione o creare disturbi a tali specie, anche in considerazione del fatto che il fondale costiero di Cala Saccaia presenta una biodiversità ridotta a causa della scomparsa della Posidonia ormai da molti anni e che l'esercizio della nuova struttura non arrecherà significativi stress acustici verso quelle specie che transitano saltuariamente nel sito.

Flora e vegetazione

In virtù dell'assenza di elementi vegetazionali e floristici di importanza nell'area piccola di intervento, le opere proposte sono considerate tali da avere un impatto nullo su tale componente in fase di costruzione e trascurabile/nullo in fase di esercizio, dato il fatto che sono mantenute condizioni simili a quelle dello stato ante operam, che si traducono con la conservazione degli equilibri e delle dinamiche di popolazione che attualmente caratterizzano il territorio.

Ecosistemi (Habitat)

Sono da escludere (del tutto o in modo trascurabile) impatti sugli ecosistemi in relazione alla riduzione della biodiversità o ad alterazioni degli ambienti di superficie o dell'ittiofauna marina, per i motivi che sono stati trattati sopra. Le norme di salvaguardia che sono adottate nei confronti del parco marino e delle altre aree protette nella più vasta area interessata tutelano adeguatamente gli habitat regolando le modalità di fruizione dell'ambiente marino e costiero.

Rumore

I ricettori sensibili più prossimi al cantiere sono distanti circa almeno 650 metri e, di conseguenza, si può ragionevolmente sostenere che l'impatto acustico, nella fase di cantiere, sarà senz'altro trascurabile. La variazione delle dimensioni della banchina non incide negativamente sul tipo di attività rumorosa temporanea che accompagna la fase di cantiere. Così il modesto incremento del traffico veicolare nelle strade

circostanti si può valutare che in fase di esercizio produca un impatto complessivamente trascurabile sulla componente ambientale rumore e comunque entro i limiti di legge.

Salute pubblica

Circa tale componente, l'impatto prodotto da agenti causali quali la ricaduta delle polveri in seguito al passaggio delle macchine, l'emissione degli inquinanti in atmosfera e in mare o l'emissione di rumore e vibrazioni da mezzi d'opera, è valutato come trascurabile. Mentre agiscono positivamente altri aspetti di carattere sociale, quali l'occupazione, la creazione di un indotto a favore delle attività commerciali, turistiche e produttive della zona, lo sviluppo di nuove attività di servizi annessi, oltre ad altri benefici per la collettività di carattere sociale.

Qualità del Paesaggio

Sia l'Ufficio Tutela sia la Soprintendenza, nei loro pareri favorevoli, hanno considerato trascurabili gli effetti derivanti dalla variante sul contesto tutelato. In effetti, l'impatto sulla qualità del paesaggio in relazione agli agenti causali e alla diversa dimensione della banchina, oltre che alla tipologia costruttiva, è ritenuto del tutto trascurabile. Anzi, l'intervento previsto ricade in un'area che è stata oggetto di piccoli interventi in passato che nel tempo hanno creato una situazione di degrado e che ha quindi una possibilità di risanamento. Dall'esame delle fotografie rappresentative del sito si evince un contesto antropizzato e industrializzato, nel quale l'approdo ben si inserisce senza perturbarne negativamente le caratteristiche. In relazione all'estensione dell'opera a sviluppo superficiale e con modeste altezze del bordo libero, la visibilità risulta limitata e spesso occlusa da strutture esistenti, edifici industriali, cantieri, altri approdi, attività produttive legate all'allevamento dei mitili. La visuale del paesaggio è inoltre condizionata dal flusso continuo verso e dal porto di Olbia di navi e altri natanti di varia dimensione. A supporto delle predette considerazioni sono riportate diverse immagini del sito con le simulazioni fotografiche dell'opera. L'impatto sul paesaggio può ritenersi quindi complessivamente trascurabile;

Traffico

L'impatto sul traffico di via terra per la movimentazione del materiale necessario nelle diverse attività di cantiere (transito dei mezzi pesanti comunque diluito nel tempo e contemporanea adozione di procedure per mitigare il disturbo e la produzione di polveri e per evitare gli attraversamenti nei centri abitati) può ritenersi complessivamente trascurabile, sia in fase di costruzione sia in quella di esercizio. Anche il leggero aumento del traffico veicolare nella fase di esercizio non produrrà effetti ambientali significativi, rimanendo simile a quello rilevato nella valutazione ex ante.

In ordine all'adozione di misure di minimizzazione e mitigazione degli impatti e ai monitoraggi ambientali

Sono citate le principali attività di controllo e di monitoraggio previste a livello esecutivo e progettuale in fase di costruzione, al termine dei lavori e in fase di esercizio. L'azione di monitoraggio durante le operazioni di esecuzione della banchina anche per i lavori in variante, in coerenza con i lavori già precedentemente autorizzati, è volta a verificare che le misure adottate durante le operazioni di costruzione non abbiano determinato effetti ed impatti negativi. Di seguito, si riportano le principali azioni o tecniche di mitigazione degli impatti: tecniche per la riduzione della produzione o propagazione di polveri; uso di motori a ridotto volume di emissioni inquinanti (ecologici) e accurata manutenzione dei mezzi veicolari impiegati; azioni di prevenzione circa la possibilità di rilascio di sostanze chimiche o di idrocarburi in mare o in aria; scelta di materiali a basso impatto ambientale; realizzazione di impianti di captazione delle acque di lavaggio e prima pioggia; utilizzo di panne galleggianti e di materiali assorbenti che assorbano e neutralizzino gli idrocarburi, consentendone poi la rimozione meccanica; uso delle analisi di caratterizzazione preliminare dei sedimenti dei fondali interessati dal dragaggio per la verifica di compatibilità circa la possibilità di riutilizzare gli stessi per il riempimento in colmata durante la realizzazione della banchina, limitando la produzione di rifiuti e il trasporto in discarica autorizzata; controllo della torbidità delle acque in fase di costruzione; misure atte a contenere i rumori; utilizzo di materiali con colorazioni il più possibile compatibile con il contesto territoriale e sistemazioni a verde lungo il limite della nuova banchina con specie tipiche della

macchia mediterranea; azioni di monitoraggio specifico dei sedimenti 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 Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (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).

- Allo Studio Preliminare Ambientale, redatto ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006 è allegato un elaborato che riporta tutti gli esiti del monitoraggio ambientale eseguito durante i lavori nelle prime operazioni di esecuzione della banchina lungo il profilo a terra, da cui si evince che le misure adottate durante le operazioni di costruzione non hanno determinato effetti e impatti negativi. Il piano di monitoraggio era stato approvato nell'ambito dell'autorizzazione ex art. 109 del D.Lgs. 152/2006 per l'esecuzione dei "Lavori di escavo e reimmissione in vasca di colmata di sedimenti marini per la realizzazione di una banchina annessa ad un capannone per lavorazione e rimessa yacht in Comune di Olbia – Loc. Cala Saccaia", rilasciata dalla Provincia di Sassari - Settore Sviluppo e Ambiente Nord-Est, con Determinazione N° 2841 del 09/10/2019 (art. 3). Nell'elaborato si afferma che il 10 ottobre 2019 è stato comunicato agli Enti di Controllo (Provincia, ARPAS e, successivamente, al Servizio Igiene degli Allevamenti e delle Produzioni Zootecniche dell'ASL di Olbia) che nel medesimo giorno sarebbero iniziati i rilievi di "bianco" con le sonde multiparametriche presso la località in oggetto. I rilievi di "bianco" sono terminati nella giornata di giovedì 17 ottobre 2019, giorno di inizio dei lavori "a mare" e del monitoraggio in corso d'opera. Come richiesto dalla determinazione, nella medesima giornata sono stati impiantati i mitili di cui è stato effettuato, prima dell'impianto, un "bianco" per la valutazione del bioaccumulo dei parametri metalli e IPA (set analitico poi ampliato agli *Escherichia coli* su specifica richiesta della ASL di Olbia). Le attività di monitoraggio sono proseguite quasi ininterrottamente con entrambe le sonde sino al 21 febbraio 2020 poi, per un guasto alla Sonda_011, solo con la Sonda_02 sino al 29 giugno 2020 con una interruzione di 44 giorni, compresi tra il 20 marzo 2020 ed il 4 maggio 2020, dovuti al blocco dei lavori causa COVID-19. Gli esiti dei monitoraggi sono stati comunicati via PEC agli Enti di Controllo quotidianamente sino al 15 novembre 2019. Poi, effettuate le seguenti considerazioni:

- I. stabilità dei parametri ed assenza di criticità rilevate nel corso del monitoraggio;
 - II. difficoltà di salpamento delle sonde a fine giornata in condizioni di scarsa luce o dopo il tramonto;
 - III. aumento del numero di dati di registrazione, ricomprendendo anche le letture notturne;
- la Provincia autorizzerà la prosecuzione delle letture con lo "scarico" dei dati settimanale, come poi è avvenuto sino al termine del monitoraggio.

Per quanto riguarda i mitili, il **1° ciclo** di impianto, costituito da circa 300 esemplari di taglia media posti all'interno di una "nassa" opportunamente modificata, è stato effettuato il 17 ottobre 2019 e i campionamenti per le verifiche sono stati effettuati rispettivamente in data 12 novembre 2019, il 12 dicembre 2019 e, quello finale, il 20 gennaio 2020, data dopo la quale è stato necessario effettuare un nuovo impianto per esaurimento degli esemplari impiantati.

Il **2° ciclo** è iniziato in data 15 gennaio ed è terminato, causa COVID-19, con il campionamento del 24 febbraio 2020.

Il **3° ciclo** è iniziato il 20 maggio 2020 e, su questo impianto, sono stati effettuati due prelievi in data 3 giugno 2020 e 29 giugno 2020, data di sospensione dei lavori e delle attività di escavo a mare.

Con riferimento alle tabelle di riepilogo allegate all'Elaborato e a quanto comunicato costantemente via PEC agli Enti di Controllo, durante i mesi di monitoraggio con le sonde multiparametriche i principali parametri sono variati unicamente nell'ambito del ciclo stagionale.

Per quanto riguarda il parametro torbidità (NTU) questo è stato mediamente inferiore rispetto al valore del 90° percentile (22,03 NTU) calcolato sulla base di prolungate rilevazioni effettuate all'interno del Porto di Olbia. Alcune misure istantanee (la sonda effettua una rilevazione ogni 20') hanno presentato valori superiori al 90° percentile, ma sono prontamente rientrati nei valori normali. Comunque alcuni di questi valori eccedenti il 90° percentile non possono essere ascritti alle attività

in mare perché si sono generati o durante la notte o in coincidenza di eventi meteorici di particolare intensità, durante i quali le attività lavorative erano state sospese.

Per quanto riguarda la valutazione del bioaccumulo e, in particolare, per i metalli ci si è riferiti, in mancanza di altre indicazioni specifiche nella determinazione, al protocollo “Mussel Watch ICRAM” che è comunemente riconosciuto per questo tipo di indagini. In questo protocollo il bioaccumulo dei metalli è espresso in mg/kg di s.s. (sostanza secca).

Tale monitoraggio ha un valore relativo tra il “bianco” determinato sugli organismi prima dell’impianto e le fasi in opera. Come osservabile nella tabella di riepilogo, allegata all’Elaborato, durante il 1° ciclo si è avuto un leggero aumento dei contenuti in metallo. Per tale motivo si è voluto raffrontare gli esiti anche con il Regolamento (CE) N. 1881/2006 del 19 dicembre 2006 e il Regolamento (CE) N. 629/2008 della Commissione del 2 luglio 2008, che definiscono i tenori massimi di alcuni contaminanti nei prodotti alimentari e, in particolare, per i parametri di cadmio, mercurio e piombo. Da questo raffronto i valori registrati sono stati sempre contenuti entro i suddetti limiti.

È specificato comunque che nei “Regolamenti” i tenori sono espressi in mg/kg di peso fresco e, chiaramente, i due valori non possono essere messi immediatamente a confronto, ma se le concentrazioni dei campioni prelevati per Cala Saccaia, espressi in mg/kg di s.s., fossero stati espressi in mg/kg di peso fresco, questi avrebbero avuto una concentrazione di circa ¼ rispetto a quello determinato per la sostanza secca e, pertanto, i valori individuati rientrano ampiamente nei tenori massimi previsti dai “Regolamenti”.

Le analisi effettuate sugli organismi durante il 2° e 3° ciclo non hanno invece palesato effetti sulle concentrazioni di metalli. In tutti i campioni eseguiti nei tre cicli la concentrazione degli Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA) è stata costantemente inferiore ai limiti di rilevabilità, così come la conta degli *Escherichia coli*2 durante il 2° e 3° ciclo;

TENUTO CONTO che è pervenuta la seguente osservazione, espressa ai sensi dell’art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. da parte:

1. del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo (Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio - ABAP), con nota prot. 27338 del 21/09/2020, nella quale si richiamano i pareri acquisiti da:
 - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio province di Sassari e Nuoro (nota prot. n. 8844 del 16/09/2020), che in considerazione della situazione vincolistica dell’area oggetto di intervento ritiene che:
 - “per quanto attiene gli aspetti di tutela architettonica e archeologica l’intervento non determina impatti sul relativo fattore ambientale del patrimonio culturale”. Considerata però la significativa attività di escavazione subacquea prevista nello spazio antistante il banchinamento, la Soprintendenza chiede alla società proponente Industrie Cala Saccaia srl di comunicare, con un preavviso di almeno 15 giorni, l’inizio delle attività specifiche di escavazione subacquea, al fine di consentire al personale della Soprintendenza medesima di effettuare i necessari controlli durante le operazioni;
 - Per quanto attiene i Beni Paesaggistici, si rileva che “la banchina ricade in ampia misura nel bene paesaggistico tipizzato e individuato ‘sistemi a baie e promontori, falesie e piccole isole’, nello specifico quale ‘promontorio’ (si veda Sardegna Mappe PPR-NTA, art. 17, comma 3, lett. b), ai sensi dell’art. 134, comma 1, lett. c) del D. Lgs. 42/2004 all’epoca vigente. Inoltre, è presente nell’area immediatamente retrostante al banchinamento e in corrispondenza del nuovo piazzale in ‘calcestruzzo architettonico’, un ulteriore bene paesaggistico tipizzato e individuato dal PPR, quale ‘ laghi naturali, invasi artificiali, stagni, lagune’, con una fascia di rispetto di 300 metri dalla relativa battigia (cfr. PPR-NTA, art. 17, comma 3, lett. g). L’intervento si localizza inoltre in aree a utilizzazione agro-forestale (colture erbacee specializzate), per le quali eventuali interventi “devono essere orientati...verso situazioni in cui l’evoluzione risulti ammissibile e non contrasti con i vincoli paesaggistici del contesto” (PPR, art. 21, comma 5). L’intervento in oggetto “prevede una significativa alterazione e cancellazione degli elementi naturali che

caratterizzano tale paesaggio tutelato. Infatti, tali opere modificherebbero l'assetto costiero arrecando pregiudizio ai valori paesaggistici che si possono ancora percepire". L'intervento prevede la modifica delle dimensioni dei denti di alaggio, oltre che dell'interasse degli stessi, unitamente al raddoppio delle dimensioni di lunghezza della banchina verso lo specchio d'acqua e l'ampliamento della piattaforma nello spazio compreso tra i due denti verso l'attuale linea di costa. Ciò "comporta inoltre una maggiore attività di scavo nello specchio acqueo antistante il banchinamento fino a raggiungere la quota massima nella parte centrale pari a -4 metri". Pertanto, in relazione agli aspetti paesaggistici, "l'intervento, a causa della soluzione localizzativa prescelta e dello sviluppo della banchina, determina una rilevante modifica del tratto marino interessato. Si deve, inoltre, osservare che nell'annessa area di cantiere a servizio della banchina è prevista la realizzazione di un capannone di rimessaggio. A questo proposito non si può trascurare l'effetto cumulativo che i due interventi di notevoli dimensioni comporterebbero nell'ambito di costa naturale ancora esistente e nel relativo tratto marino". Pertanto, per quanto attiene gli aspetti di tutela paesaggistica e del paesaggio, la Soprintendenza ABAP "ritiene che il progetto di cui trattasi debba essere sottoposto alla fase di VIA più propria, a motivo degli impatti negativi che la sua realizzazione determinerebbe sulla conservazione del patrimonio culturale paesaggistico sopra descritto";

- Servizio II – Scavi e tutela del patrimonio archeologico della Direzione Generale ABAP, che concorda con il parere espresso dalla Soprintendenza, confermando che l'intervento in progetto non determina impatti sul fattore ambientale del patrimonio culturale archeologico nell'area interessata dai lavori, sulla base del fatto che l'area dei lavori non è interessata da dichiarazioni di interesse culturale archeologico ai sensi della parte II del Codice (art. 10 e 45); che in essa non sussistono beni tutelati *ope legis* ai sensi dell'art. 10, comma 1; e che, sebbene il Piano Regolatore di Olbia, redatto nel 2008, indichi l'area tra quelle per le quali è necessaria la prospezione archeologica preventiva, successive indagini hanno escluso la presenza di beni archeologici sul fondale, come si evince dal parere della SABAP-SS". Si precisa che anche il Servizio III – Tutela del patrimonio storico, artistico e architettonico della Direzione Generale ABAP, sentito per le vie brevi, concorda con il parere espresso dalla Soprintendenza "sulla non evenienza di potenziali impatti significativi e negativi sul fattore ambientale di relativa competenza". Al fine di non aggravare il presente procedimento, lo stesso Servizio III ha ritenuto di condividere, per le medesime vie brevi, gli aspetti di propria competenza come esposti nel parere endoprocedimentale della competente Soprintendenza ABAP del 16/09/2020, senza l'espressione di un relativo formale contributo istruttorio;

La Direzione Generale ABAP, per quanto di stretta sua competenza e per le motivazioni riconducibili ai contenuti dell'Allegato V della Parte II del D. Lgs. n. 152/2006 e per le caratteristiche del progetto proposto e del territorio interessato, "ritiene di dover chiedere al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, in esito alla verifica degli impatti significativi e negativi del progetto di cui trattasi sul patrimonio culturale ed il paesaggio di cui alla parte III del D. Lgs. n. 42/2004, la pronuncia positiva in merito all'assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto in argomento". In sintesi, gli argomenti alla base di tale pronuncia sono i seguenti:

- Lo Studio Preliminare Ambientale verifica la conformità delle opere previste rispetto alle disposizioni del PPR approvato il 5/09/2006, unicamente a riguardo dell'Assetto Insediativo e non anche degli ulteriori assetti dello stesso Piano, costituiti dallo Storico Culturale e soprattutto Ambientale. In particolare, in riferimento al fattore ambientale del Paesaggio, lo Studio non descrive adeguatamente i valori paesaggistici presenti nell'area interessata dall'intervento in esame, omettendone una preliminare corretta e completa descrizione. La stessa Relazione paesaggistica presente nella documentazione resa disponibile dal proponente non fornisce alcuna verifica in merito alla conformità delle opere previste e la natura del quadro vincolistico e di tutela paesaggistica delle aree interessate;

- Occorre considerare quanto previsto nelle relative Norme Tecniche di Attuazione (NTA) per quanto riguarda l'Assetto Ambientale come “Sistemi a baie e promontori, falesie e piccole isole” (art. 17, comma 3, lett. b del piano e art. 18 delle NTA) e come “Aree ad utilizzazione agro-forestale” (art. 29 delle NTA) e delle “Aree seminaturali” (art. 26 delle NTA), nell'ambito delle quali rientra la quasi totalità dell'area interessata dal nuovo banchinamento in corso di costruzione e la relativa variante del bacino travel-lift e piazzale);
- La Regione Autonoma della Sardegna, con deliberazione di Giunta Regionale n. 16/24 del 28/03/2017, ha previsto l'esclusione della vigenza del vincolo paesaggistico tipizzato e individuato come “Fascia costiera” di cui al comma 3 dell'art. 19 delle NTA del PPR, ricomprensive le aree interessate dal progetto di cui trattasi, in quanto la relativa area è ricompresa in quella disciplinata dal piano consortile del Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna – Gallura (DPGR n. 109 del 13/07/1973). Tuttavia, tale previsione di esclusione è pertinente al solo medesimo bene paesaggistico tipizzato e individuato, al quale lo stesso art. 19 si riferisce per la relativa definizione. I provvedimenti di autorizzazione paesaggistica rilasciati nel tempo dal Comune di Olbia dichiarano che il vincolo paesaggistico tipizzato e individuato come “Fascia costiera” vige, ancora il 23/12/2019, nelle aree interessate dal banchinamento originario e della sua variante di cui trattasi, contrariamente a quanto non affermato in merito nell'autorizzazione paesaggistica dello stesso comune di Olbia prot. n. 69362 del 31/08/2009 (che cita, al contrario, il solo DM 30/11/1965 e non la sua rettifica di cui al DM 10/01/1968). Il DM 10/01/1968 rettifica, infatti, il precedente provvedimento normativo del 30/11/1965, nel senso che dal vincolo panoramico devono intendersi escluse non già la “zona industriale e portuale del porto di Olbia e quella portuale del Golfo degli Aranci”, bensì la “zona demaniale marittima compresa tra lo scalo delle Draghe e Punta Is Taulas, quella portuale banchinata del Golfo di Olbia e quella portuale del Golfo degli Aranci”. Tale zona demaniale marittima deve essere ancora determinata nell'allora vigente sua estensione. Tale situazione ha fatto sì che nei vari provvedimenti di autorizzazione paesaggistica rilasciati dal Comune di Olbia si rappresenta un parziale e, in alcuni casi, contraddittorio profilo di tutela paesaggistica delle aree interessate dal nuovo banchinamento e cantiere nautico;
- La costruzione del nuovo cantiere nautico ha previsto la totale modificazione dell'ambito naturale dell'area in oggetto, soggetta a tutela paesaggistica per legge ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. a), del D. Lgs. 42/2004 (contrariamente a quanto sostenuto con il Provvedimento Unico n. 104 dell'11/02/2020 a cui è allegata la Relazione ex art. 146, comma 7, dello stesso D. Lgs. 42/2004). Infatti, viene creato anche un ampio piazzale di circa 15.950 m². suddiviso in due settori con pavimentazione in “calcestruzzo architettonico”;
- L'efficacia del provvedimento di autorizzazione paesaggistica alla Società Industrie Cala Saccaia per il progetto originariamente presentato della nuova banchina, rilasciato dal Comune di Olbia – Settore Urbanistica, con prot. n. 69362 del 31/08/2009 era di 5 anni dal relativo rilascio, e siccome è stato oggetto di proroga di 3 anni, stante la legge 9 agosto 2013 n. 98, tale termine è decorso al 2017;
- Per come dichiarato nello Studio Preliminare Ambientale e negli elaborati progettuali allegati, l'intervento in oggetto si presenta in più parti (banchinamento e relativa variante, escavo dell'intero specchio acqueo antistante la banchina, realizzazione del capannone indicato come oggetto di Provvedimento unico n. 185 del 19/03/2018 e realizzazione ampio piazzale con pavimentazione in calcestruzzo) e non è stato oggetto di una cumulativa verifica in sede VIA più propria. Per gli aspetti ambientali, in particolare, lo stesso si parcellizza ancora per diverse e successive verifiche a carattere ambientale, distanti anche nel tempo tra loro. Si rileva, quindi, la necessità di una verifica in sede di VIA a carattere cumulativo di tutti gli interventi previsti nell'area del nuovo cantiere nautico, anche al fine di valutare più congruamente proprio anche l'impatto paesaggistico

globale generato dalla alterazione completa della naturale area costiera ancora esistente e oggetto di tutela paesaggistica per legge ai sensi del citato art. 142, comma 1, lett. a) del D. Lgs. 42/2004, come anche per il sopra citato bene paesaggistico tipizzato e individuato di cui all'art. 17, comma 3, lett. b) delle NTA del PPR. Una cumulativa e più pertinente valutazione ambientale nell'ambito di un procedimento di VIA più proprio consentirebbe anche di poter individuare le più adeguate forme di utilizzo e mitigazione degli impatti significativi e negativi sulla medesima area, tali da consentire la conservazione dei valori paesaggistici riconosciuti e oggetto di tutela del medesimo PPR;

- Come il proponente stesso dichiara nello Studio Preliminare Ambientale, la presente valutazione ambientale si pone a valle dell'adozione del Provvedimento unico n. 104 dell'11/02/2020, avente ad oggetto la variante di cui trattasi e, di conseguenza, lo stesso provvedimento di autorizzazione alla costruzione della medesima opera è stato adottato prima del pronunciamento in merito dell'Autorità competente, in difformità con quanto previsto dall'art. 29 (Sistema sanzionatorio) del D- Lgs. 152/2006, il cui comma 1 stabilisce che “i provvedimenti di autorizzazione di un progetto adottati senza la verifica di assoggettabilità a VIA o senza la VIA, ove prescritte, sono annullabili per violazione di legge”;
 - Non si rinviene nelle diverse procedure fin qui svolte per il nuovo cantiere nautico in costruzione la dimostrazione della non esistenza di alternative al progetto complessivo previsto sulla base di motivazioni di carattere prettamente imprenditoriali, come invece già avvenuto per il precedente progetto oggetto di procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, conclusosi nel 2011 con il giudizio di esclusione dalla fase di VIA più propria. Tale parere della CTVA di esclusione dalla VIA considera un non esaustivo quadro vincolistico e di tutela paesaggistica come gravante nell'area, a seguito anche dell'approvazione il 5/09/2006 del PPR (cfr. pag. 5 del parere)
2. da parte della Regione Autonoma della Sardegna, Direzione Generale dell'Ambiente, con nota prot. 20372 del 13/10/2020, nella quale, richiamati e allegati i sopra citati pareri del Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna, del C.F.V.A.- Servizio Territoriale Ispettorato Ripartimentale di Tempio Pausania e della Capitaneria di Porto di Olbia:
- “si ritengono idonee le misure di mitigazione riportate nello Studio Preliminare Ambientale finalizzate a minimizzare gli impatti sull'ambiente marino:
 - ‘sia prima dell'inizio dell'escavo nella fascia adiacente la banchina che prima dell'inizio dell'escavo dello specchio acque concessionato, verrà realizzata una barriera antitorbidità, secondo i due seguenti schemi: il primo composto da una tubazione in polietilene forata e posata sul fondale che, tramite apposito compressore ad aria ad alta potenza e portata, creerà una barriera a tende di micro bolle che impedirà il passaggio dei materiali in sospensione; il secondo, col sistema classico di barriere galleggianti complete di grebbiulino’;
 - ‘ gli interventi di difesa dell'ecosistema marino prevedono il controllo della torbidità delle acque in fase di costruzione, in modo da poter sospendere i lavori nel caso in cui si possano determinare problemi, anche in considerazione delle vicine attività di coltivazione dei mitili;
 - fermo restando il parere MIBACT sopra citato che ha evidenziato la presenza di impatti significativi e negativi del progetto sul patrimonio culturale ed il paesaggio di cui alla Parte III del D. Lgs. 42/2004, non si rilevano ulteriori elementi di criticità di natura ambientale;

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

- la presenza di criticità relative alle attività di escavazione subacquea, nello specchio antistante il banchinamento, dello strato superficiale di materie sciolte e della roccia sottostante fino a raggiungere la quota massima nella parte centrale di 4 metri. Tale attività, per effetto della variante in progetto, risulta sicuramente accresciuta, per effetto dell'aumento delle dimensioni della banchina e dello scivolo di alaggio, con conseguente maggior numero di materiali escavati e successivamente movimentati. 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 antitorbidità prima dell'inizio dell'escavo nella fascia adiacente alla banchina e nello specchio acque concessionato (secondo due schemi: il primo composto da una tubazione in polietilene forata e posata sul fondale che, tramite apposito compressore ad aria ad alta potenza e portata, creerà una barriera a tende di micro bolle che impedirà il passaggio dei materiali in sospensione; il secondo, col sistema classico di barriere galleggianti complete di grembiulino); controllo della torbidità delle acque in fase di costruzione; azioni di prevenzione circa la possibilità di rilascio di sostanze chimiche o di idrocarburi in mare o in aria; utilizzo di panne galleggianti e di materiali assorbenti che assorbano e neutralizzino gli idrocarburi, consentendone poi la rimozione meccanica; uso delle analisi di caratterizzazione preliminare dei sedimenti dei fondali interessati dal dragaggio per la verifica di compatibilità circa la possibilità di riutilizzare gli stessi per il riempimento in colmata durante la realizzazione della banchina, limitando la produzione di rifiuti e il trasporto in discarica autorizzata. Tali misure appaiono idonee, con gli accorgimenti che sono stati indicati dalla Provincia di Sassari nella Determinazione n. 2841 del 9/10/2019 di autorizzazione all'esecuzione dei lavori del progetto. Oltre la citata realizzazione della barriera antitorbidità prima dell'inizio dell'escavo, tramite i due differenti sistemi di contenimento (cortina di bolle e panne galleggianti) richiamata all'art. 2 di tale Determinazione, la Provincia prescrive all'art. 3 che debba essere approvato il Piano di Monitoraggio che preveda la rilevazione in continuo dei parametri pH, temperatura, ossigeno disciolto, potenziale redox e torbidità, tramite due sonde multiparametriche ubicate in posizione intermedia tra la zona di escavo e le aree di coltivazione dei mitili, con le seguenti prescrizioni (coerenti con i contenuti del parere ARPAS prot. n. 17661 del 31/05/2016):
 - *il monitoraggio ambientale dovrà essere avviato prima dell'inizio dei lavori per almeno per una settimana, al fine di rilevare un opportuno periodo di "bianco";*
 - *tra i parametri monitorati dalla sonda multiparametrica va inclusa anche la profondità;*
 - *il download dei record acquisiti dovrà avvenire con frequenza giornaliera, con valutazione immediata dei dati mediante confronto con i valori di bianco;*
 - *occorre attivare comunque un controllo visivo della torbidità durante le fasi di escavo al fine di interrompere/modulare le attività qualora vengano riscontrati visivamente fenomeni di migrazione;*
 - *dovrà essere predisposta una sentinella biologica (mitili impiantati per l'occasione) in corrispondenza del punto MA_02 per la valutazione del bioaccumulo per i parametri metalli e IPA. 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. Le analisi dovranno essere eseguite presso un laboratorio accreditato e gli esiti dovranno essere trasmessi agli enti di controllo.*
- La presenza di impatti modesti, specificamente dovuti alla realizzazione della banchina in variante al progetto originario, per quanto riguarda le altre componenti ambientali (atmosfera, acque superficiali, suolo, dinamiche del trasporto litoraneo, fauna e avifauna, flora e vegetazione, ecosistemi e habitat, rumore, salute pubblica). Anche in questo caso, il Proponente ha individuato comunque adeguate azioni mitigative e di monitoraggio, tra le quali si evidenzia la realizzazione di impianti di captazione delle acque di lavaggio e prima pioggia, l'adozione di misure atte a contenere i rumori, l'utilizzo di tecniche per la riduzione della produzione e propagazione di polveri, monitoraggio specifico dei sedimenti 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 Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (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);

- La necessità, ribadita anche nella Determinazione n. 2841 della Provincia di Sassari, che il Proponente Industrie Cala Saccaia srl proceda all’avvio, presso il MATTM della procedura di verifica di ottemperanza delle prescrizioni da questo impartite nel provvedimento di esclusione da VIA del progetto di banchinamento asservito al cantiere (prot. 12107 del 19/05/2011);
- Circa gli aspetti di tipo paesaggistico, la risposta da parte del Proponente alle osservazioni avanzate dalla Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, in particolare all’osservazione espressa ai sensi dell’art. 19, comma 4 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., che giudica la realizzazione della banchina in variante (modifica delle dimensioni dei denti di alaggio e dell’interasse degli stessi), con la prevista eliminazione della gru, sostituita da un Travel Lift semovente, come intervento da valutare in senso cumulativo con tutte le opere collegate (escavazione specchio acqueo antistante alla banchina, nuovo piazzale in calcestruzzo, capannone di rimessaggio), in quanto l’effetto cumulativo circa gli aspetti paesaggistici stessi di tali interventi di dimensioni non trascurabili nell’ambito della costa naturale e del tratto marino interessato dovrebbe essere oggetto di attenta valutazione nella sede propria di VIA, si basa in sintesi sulle seguenti argomentazioni:

- Il Proponente evidenzia e attesta che gli effetti cumulativi degli interventi previsti “erano ben presenti” nell’ambito della precedente procedura che aveva portato al parere ministeriale di non assoggettabilità a VIA (sopra citato) e “sicuramente sono stati tenuti in debita considerazione”. Tale parere è intervenuto in tempi ben successivi all’approvazione del Piano Paesistico Regionale (entrato in vigore il 9/09/2006). “Appare inconfutabile che non può essere certamente la variante proposta di modifica delle dimensioni della vasca Travel e della lunghezza dei denti di attracco ad esaltarne in modo diverso e/o ad alterare la lettura e la natura dell’intervento legato all’attività cantieristica”;
- L’area oggetto di intervento ricade integralmente all’interno del Piano consortile del Consorzio Industriale Provinciale del Nord Est Sardegna, per il quale la Regione Sardegna ha determinato la non vigenza del Piani Paesistico Regionale, ed è stato oggetto di valutazione ambientale strategica nell’ambito del nuovo PUC (datato 28/07/2020 e adeguato al PPR e al Piano di Assetto Idrogeologico regionale), che ne ha confermato la destinazione urbanistica strategica per il territorio e per la città di Olbia;
- La parcellizzazione degli interventi (alla base della contestata, presunta volontà di mitigare l’effetto cumulativo delle opere in progetto) è dovuta soprattutto al corposo e frammentato complesso di autorizzazioni acquisite nel processo autorizzativo, che “ha rappresentato un limite alla tempistica di esecuzione programmata dall’investitore e certamente ad esso non imputabile, oltre che aver comportato un notevole aggravio dei costi” (p. 3, con il richiamo di dettaglio di tale parcellizzazione). Inoltre, “la necessità di procedere prima al rinnovo dei provvedimenti e poi alla ripresa dei lavori, avendoli iniziati nel lontano 2010, non erano dettati dall’esigenza di una parcellizzazione degli interventi...bensì, con ogni evidenza, dalla circostanza che come noto dal 2010-2011 il settore Nautico è stato travolto da una delle crisi peggiori degli ultimi 50 anni...”;
- Essendo i lavori ripresi e attualmente in corso (secondo i contenuti sopra riportati) ed essendone stata data puntuale comunicazione preventiva agli enti competenti, compresa la Soprintendenza Archeologica, appare difficile al Proponente “comprendere le motivazioni per le quali la nota MIBACT in oggetto evidenzia ancora la necessità che la Soprintendenza venga avvisata prima delle operazioni di escavo e di scavo lungo la banchina, avendolo già fatto e, con ogni evidenza, essendo pronti a rinnovare la procedura al momento della ripresa degli scavi, qualora si ottenesse l’autorizzazione alla variante”.

- Si evidenzia anche che “la richiamata Nota MIBACT faccia erroneamente riferimento nell’ultimo capoverso a pagina 10 ad un profilo di costa, di tipo curvilineo su cui insistono pontili precari in legno ad oggi non più esistente, ciò in quanto già il precedente progetto autorizzato consentiva la rimozione di quei pontili e l’inizio di riprofilatura della linea di costa e costruzione della banchina. Pertanto, è dalla vigente ed effettiva situazione dello stato dei luoghi che occorre basarsi per argomentare e valutare se consentire o no la variante alla banchina nei denti di attracco e nelle variazioni della dimensione della Vasca Travel. Non è infatti ipotizzabile che la richiesta di autorizzazione ad una parziale modifica dell’intervento, nell’ambito peraltro limitato del complesso intervento cantieristico, debba costituire e riaprire la necessità di una valutazione complessiva dell’insediamento come se il confronto fosse ancora tra un insediamento ancora da realizzare in aree vergini e naturali e considerando, dunque, la procedura di assoggettabilità a VIA come se fosse riferita ad un intervento ancora da realizzare e non come intervento di adeguamento di una struttura già in essere” (p. 4);

-

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 non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. a condizione che si ottemperi alle seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale		1
Macrofase		Ante operam
Fase		Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione		Progettazione
Oggetto della prescrizione		Il Proponente dovrà avviare presso il MATTM la procedura di verifica di ottemperanza delle prescrizioni da questo impartite nel provvedimento di esclusione da VIA del progetto di banchinamento asservito al cantiere (prot. 12107 del 19/05/2011);
Termine avvio Verifica		Prima dell’avvio dei lavori
Ente vigilante		MATTM
Enti coinvolti		---

Condizione ambientale		2
Macrofase		Ante operam, Corso d’opera, Post operam

Condizione ambientale		2
Fase	Fase precedente la cantierizzazione, Fase di cantiere, Fase di esercizio	
Ambito di applicazione	Ambiente marino	
Oggetto della prescrizione	Il Proponente, in accordo con l'ARPAS, dovrà continuare ad attuare il piano di monitoraggio ambientale per l'ambiente marino	
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'entrata in esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo	
Ente vigilante	ARPAS	
Enti coinvolti		

La Coordinatrice della sottocommissione VIA
Avv. Paola Brambilla

-