



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

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

* * *

Parere n. 54 del 12 ottobre 2020_____

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>“Progetto per la realizzazione di un bacino di alaggio e varo nel Porto di Olbia, località Cala Saccaia”.</p> <p>Procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA</p> <p>ID_VIP: 5004</p>
Proponente:	<p>Società SNO Service srl</p>

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

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 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 D.lgs. n. 104 del 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"*;
- 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 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"*;
- e Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019, Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato le Regioni e le province autonome di Trento e Bolzano, Intesa 28 novembre 2019, ai sensi dell'articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le Regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sulle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VIncA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4;
- le Linee guida ISPRA per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA), Delibera del Consiglio Federale, Seduta del 22.04.2015 Doc. n. 49/15/CF;

PREMESSO che:

- La Società S.N.O. Service s.r.l., con nota del 26/11/2019, perfezionata con la nota del 9/12/2019, ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità, ai sensi dell'art.19 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i., relativamente al *"Progetto per la realizzazione di un bacino di alaggio e varo nel Porto di Olbia, Località Cala Saccaia"*, da realizzarsi nel Comune di Olbia;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot. n. DVA/31370 del 02/12/2019 e con prot. n. DVA/31993 del 09/12/2019;
- La Società S.N.O. Service s.r.l. è titolare della licenza di subingresso n. 06/2018 alla concessione demaniale n. 37/2017 dell'Autorità di Sistema del Mare di Sardegna relativa all'utilizzo e gestione di un banchinamento/piazzale, un locale tecnico, una gru di sollevamento di tipo fisso da 40 t. (di proprietà) in località Cala Saccaia a Olbia, per attività di alaggio e varo di imbarcazioni destinate al retrostante cantiere di proprietà privata per complessivi m² 2.925,00, con validità fino al 31/12/2020. Con delibera n. 34 del 20/12/2018 il comitato di gestione della ADSP ha approvato la possibilità di rilascio della concessione suppletiva e la proroga al 31/12/2035;
- la Divisione con nota prot. n. DVA/32391 del 12/12/2019, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/4869 in data 12/12/2019 ha provveduto a comunicare la procedibilità dell'istanza alla Commissione, al Proponente e alle Amministrazioni coinvolte;
- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente;

- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., la Divisione, con nota prot. n. DVA/32391 del 12/12/2019, ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione;
- la Divisione con nota prot. n. MATTM/29069 del 24/04/2020, acquisita con prot. n. CTVA/1060 in data 28/04/2020, ha trasmesso le controdeduzioni del Proponente alle osservazioni espresse dal Mibact con nota prot. 6752-P del 20/02/2020;

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:
 - Studio Preliminare Ambientale del 13/11/2019, redatto ai sensi del D. Lgs. n. 152/2006;
 - N° 15 documenti Elaborati di Progetto: 1) Relazione Generale; 2) Studio Meteo-Marino; 3) Relazione Paesaggistica; 4) Relazione di Calcolo Strutturale Banchina di Riva; 5) Analisi dei Sedimenti; 6) Esiti della Caratterizzazione; 7) Computo metrico estimativo; 8) Piano economico-finanziario; 9) TAV. 1 – Cartografia; 10) TAV. 2 – Inquadramento urbanistico territoriale; 11) TAV. 3 – Planimetria situazione attuale; 12) TAV. 4 – Planimetria di progetto; 13) TAV. 5 – Sezioni Tipo; 14) TAV. 6 – Sezioni Stratigrafiche; 15) TAV. 7 – Planimetria aree in concessione;
 - N° 2 osservazioni del Pubblico: 1) Regione Autonoma di Sardegna, 19/02/2020; 2) Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, 9/03/2020;
 - Parere Studio Legale Cancrini e Partners del 14/04/2020;
 - Controdeduzioni della Proponente SNO Service srl del 15/04/2020;
 - Relazione Tecnica Integrativa, come documento di controdeduzione, del 10/04/2020.
- il progetto consiste nell'ampliamento di un'area banchinata esistente, al fine della realizzazione di un bacino per alaggio e varo di imbarcazioni con travel lift della portata pari a 160 t e nella realizzazione di un piazzale di manovra, al fine di poter movimentare imbarcazioni fino a 30 m a fronte dei 18 m consentiti attualmente per la disponibilità di una gru avente portata di soli 40 t. Il progetto prevede inoltre il riutilizzo delle terre prodotte dalle attività di escavazione degli specchi acquei antistanti il banchinamento esistente per la realizzazione del piazzale di manovra per il collegamento con il piazzale esistente. Il fronte mare impegnato dalle nuove opere ha uno sviluppo di 18 metri ed è posizionato nella sponda di Cala Saccaia nella quale, su circa 1500 metri di sviluppo, solo 100 metri circa risultano ancora privi di banchine;
- di conseguenza 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 alla parte seconda del D-Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., punto 11 "*Porti marittimi commerciali, (...)*", la cui realizzazione potenzialmente possa produrre impatti ambientali significativi e negativi, a eccezione delle modifiche o estensioni che risultino conformi agli eventuali valori limite stabiliti nei medesimi allegati II e III;
- 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 dell'intervento in progetto riguarda lo specchio acqueo adiacente il cantiere navale della società SNO Service srl, all'interno della zona industriale di Olbia, in un'area nella quale risultano già realizzate numerose banchine, presenti altre attività operanti prevalentemente nel campo della cantieristica navale e sono in corso di realizzazione altri progetti per la realizzazione di nuove opere aventi caratteristiche simili a questa;

- lo Studio Preliminare Ambientale e gli elaborati di progetto sono stati presentati allo scopo di valutare i possibili impatti derivanti dalla realizzazione di un bacino di alaggio e varo delle imbarcazioni destinate al retrostante cantiere nell'area in oggetto, essendo la gru attuale di tipo fisso e con caratteristiche inadeguate a soddisfare le richieste del mercato, che è in continua evoluzione verso unità da diporto di dimensione sempre crescenti. Si tratta quindi di prevedere un nuovo sistema di alaggio e varo costituito da un Travel-Lift avente portata pari a 160 tonnellate che consenta di operare con imbarcazioni di lunghezza fino a 30 metri, sia a vela che a motore, in considerazione del tirante idrico di 4 metri che sarà disponibile a seguito dei lavori;
- Nello Studio Preliminare Ambientale si afferma che la Società SNO Service srl ha già ottenuto la concessione demaniale n. 37/2017 e registrata al n. 38 del repertorio degli Atti dall'Autorità Portuale Nord Sardegna per la gestione del banchinamento e cantiere al quale il bacino in progetto sarà collegato. Lo stesso Ente, con Dispositivo del Comitato di Gestione n. 34 del 20/12/2018 ha deliberato il rilascio della concessione in ampliamento per la realizzazione delle opere in oggetto, nelle more della definizione dell'iter istruttorio. Il progetto in questione ha già ottenuto, in sede di tale autorizzazione, pareri preliminari non ostativi alla realizzazione dell'intervento, ma che saranno comunque richiesti in fase di presentazione della pratica allo Sportello Unico delle Attività Produttive del Comune di Olbia. Sempre nello Studio si afferma che il progetto dovrà ottenere le seguenti autorizzazioni: parere dell'Amministrazione Comunale di Olbia; parere dell'Autorità di Sistema Portuale Mare di Sardegna; autorizzazione dell'Agenzia delle Dogane; parere della Capitaneria di Porto di Olbia; parere del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali; parere della Regione di Sardegna – Ufficio Tutela del Paesaggio e Ufficio Pesca; parere del Consorzio Industriale di Olbia; parere della Provincia di Sassari;

RILEVATO che:

- Il soggetto proponente, in precedenza, aveva presentato nel mese di marzo 2019 al MATTM richiesta di valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., relativamente al medesimo progetto, in quanto opera ricadente all'interno del perimetro dell'area portuale di Olbia, e quindi inquadrabile nella tipologia progettuale riportata al punto 11 dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., ovvero *“porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 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 traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse”*;
- Con nota prot. 13647 del 29/05/2019 la Direzione Generale del MATTM comunicava che, sulla base delle informazioni fornite dal Proponente nella documentazione trasmessa e delle valutazioni svolte, il progetto in valutazione dovesse essere sottoposto a procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., non potendosi escludere impatti ambientali significativi e negativi. I motivi di tale conclusione risiedono nel fatto che *“l'intervento consiste nell'ampliamento di un'area banchinata esistente con la quale saranno apportate modifiche permanenti al contesto territoriale in un ambiente sensibile quale è quello marino-costiero, comportando anche, sebbene in un contesto fortemente antropizzato, un consumo di suolo di un'area non ancora permeabilizzata...”* (allegata “Nota Tecnica”);
- In precedenza, erano stati sottoposti a Verifica di Assoggettabilità al MATTM, tramite parere della Commissione Tecnica VIA/VAS, altri progetti ricadenti nella medesima area di Cala Saccaia – Porto di Olbia per la realizzazione di nuove opere aventi caratteristiche simili a questa e proposti da altri soggetti proponenti. Tutti i progetti, a parte il procedimento relativo al progetto di completamento delle banchine del Porto di Olbia-Cocciani, 1° lotto funzionale (soggetto proponente Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci), che è stato assoggettato a VIA con provvedimento MATTM Prot. DSA n. 4631 del 20/02/2006;
- in particolare, nell'ambito della valutazione di impatti cumulativi, il proponente specifica, per la marcata vocazione cantieristica della zona, che modifiche dell'ordine dei metri nella lunghezza delle

banchine o nella estensione dei piazzali sono assolutamente impercettibili. Attualmente in prossimità dell'area di intervento, a circa 150 m è previsto l'intervento presentato dalla Ditta Fois Leonardo relativa all'ampliamento del bacino del travel lift che ha già ottenuto l'esclusione da procedura di Valutazione di Impatto Ambientale. Nel caso della contemporaneità nello svolgimento dei lavori, si escludono impatti cumulativi in considerazione dell'adozione di misure di mitigazioni da entrambe le società quali confinamento delle aree di intervento mediante panne galleggianti del tipo antitorbidità e utilizzo di mezzi meccanici certificati. Inoltre, sia per la consistenza dell'intervento sia perché nella zona interessata insiste già l'attività cantieristica che sarà migliorata qualitativamente, sono da escludere impatti legati al traffico indotto dalle attività di cantiere.

EVIDENZIATO inoltre che:

- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai contenuti dello Studio Preliminare Ambientale relativi alle motivazioni tecniche e alle caratteristiche progettuali, al quadro di riferimento ambientale, alle caratteristiche dell'impatto potenziale per effetto della variante e all'adozione di misure di minimizzazione e mitigazione degli impatti e relativi monitoraggi ambientali, sono così sintetizzabili:

In ordine alle motivazioni tecniche e alle caratteristiche progettuali

Il Progetto in oggetto trova le sue motivazioni tecniche nell'esigenza di potenziare le strutture a disposizione della società proponente SNO Service srl per un migliore e più proficuo inserimento sul mercato della cantieristica, in linea con la programmazione industriale dell'area come peraltro riconosciuta dalla mappatura disegnata dal Piano Regolatore Industriale. Infatti, per rimanere nel mercato, è necessario dotarsi di strutture che possano portare all'ottimizzazione del servizio svolto nel cantiere anche in considerazione di fattori legati alle dimensioni sempre maggiori dei natanti, sia al tempo di movimentazione delle imbarcazioni, sia alle disposizioni previste dalla normativa vigente in materia di igiene e sicurezza sul lavoro.

L'intervento nel complesso consiste nell'ampliamento di un'area banchinata esistente con la quale saranno apportate modifiche permanenti al contesto territoriale in un ambiente marino-costiero, nel riutilizzo dei materiali prodotti dall'attività di escavazione come riempimento della vasca di colmata e nei lavori finalizzati all'utilizzo di un travel lift come sopra richiamato.

Conseguentemente si dovrà realizzare un bacino attrezzato che consenta l'alaggio di tali imbarcazioni. La situazione di alaggio tramite travel lift ha i seguenti vantaggi:

- permette di sollevare il carico all'interno della sua struttura senza effetti ribaltanti;
- l'insieme carico-gru ha il medesimo ingombro, rendendo più agevoli le manovre;
- permette l'utilizzo dei piazzali in piena libertà e sicurezza.

Oltre al bacino di alaggio, nel progetto è prevista la realizzazione di un piazzale di raccordo con i piazzali esistenti. La realizzazione di tali opere è necessaria per una più corretta gestione della cantieristica permettendo una gestione diretta del rimessaggio di imbarcazioni di medie dimensioni. Inoltre, la realizzazione del piazzale a servizio del capannone retrostante permette la manovrabilità delle imbarcazioni rimessate in tutta sicurezza.

La quota del bacino del travel lift sarà posta a 1,20 m dal livello del medio mare e sarà dotato di idonei arredi portuali quali parabordi e bitte. Il bacino del Travel Lift sarà realizzato con cassoni cellulari in calcestruzzo della larghezza di m 3,75 e lunghezza 5,00 imbasati a quota -3,50 su idoneo scanno in pietrame; ogni dente sarà costituito da cinque cassoni. I cassoni saranno dotati sul lato esterno di cella anti-risacca, saranno riempiti con sabbia di cava e materiale roccioso proveniente dagli escavi e la sovrastruttura sarà realizzata con lastre in calcestruzzo prefabbricate aventi dimensione metri 4 x 3,75 x 0,40. La struttura dei cassoni sarà in tal modo completamente amovibile. Il banchinamento di riva, interposto tra i due sporgenti del Travel Lift, sarà realizzato con calcestruzzo a gravità sempre imbasato alla batimetria di -3,50 metri.

Per la realizzazione delle banchine/cassoni saranno necessari 793 m³ di calcestruzzo, 384 m³ di sabbia e 96 m³ di materiale roccioso proveniente dall'escavo. Il piano di posa delle banchine sarà regolarizzato con lo stesso

materiale proveniente dagli escavi per un volume pari a 198 m³. La sovrastruttura del piazzale retrostante al bacino sarà costituita da una fondazione da cm 50, di cui 25 cm in misto granulare, e 25 cm di base in misto cementato e da una pavimentazione costituita da una lastra di c.a. di spessore pari a 18 cm. Il misto granulare necessario alla realizzazione dei sottofondi, avente un volume pari a 65 mc sarà ricavato dal materiale proveniente dagli escavi. Il calcestruzzo necessario alla realizzazione della pavimentazione è pari a 65 mc. La pendenza della nuova area di manovra sarà rivolta verso il piazzale esistente in modo da poter convogliare le acque di pioggia verso la canaletta di raccolta esistente.

Nello specchio acqueo interessato dai lavori (la cui superficie non è dichiarata ma, calcolata in modo indiretto, dovrebbe essere approssimativamente pari a 700 metri quadrati), si prevede un dragaggio dei fondali ad una profondità di -4,00 metri per la realizzazione dello scanno di imbasamento delle banchine. A tal fine si rileva che, come riportato nell'elaborato grafico n. 6 e nel paragrafo 2.3 della relazione Generale, il volume di escavo di sedimenti sciolti risulta essere pari a 260 m³, mentre il volume di escavo in roccia sarà pari a 924.50 m³, per un volume complessivo di materiale estratto pari a 1.184,5 m³. Per l'escavo della parte di fondale roccioso si utilizzerà un escavatore munito di martellone. I volumi sono stati stimati a seguito di rilievo batimetrico eseguito con ecoscandaglio idrografico e sistema di posizionamento GPS RTK e mediante verifiche stratigrafiche finalizzate alla determinazione dell'andamento del piano roccioso.

Gli studi preliminari eseguiti hanno riguardato:

- 1) Il Quadro di riferimento programmatico, con particolare attenzione al Piano Regolatore Portuale, adottato dall'Autorità Portuale di Olbia-Golfo degli Aranci, ma non ancora definitivamente approvato. Nel P.R.P. del 1° ottobre 2008 si individua la zona di interesse come "Cantieri Navali Zona Industriale". Il Piano Regolatore Industriale di Coordinamento Territoriale redatto dal CINES (Consorzio Industriale Nord Est Sardegna), la cui versione attualmente vigente è quella approvata dalla Delibera di Giunta Regionale n. 43/4 del 19/10/2004, e comprende i terreni occupati dal cantiere del proponente l'opera. Tale area è classificata come «Zona D2 - per la piccola industria, artigianato e terziario connesse alle attività del mare»; tra le attività comprese vi sono quelle dei servizi nel settore della cantieristica e della nautica. Tra le tipologie di intervento consentite, vi sono la manutenzione ordinaria e straordinaria, il restauro e il risanamento conservativo, la ristrutturazione edilizia, la demolizione con o senza ricostruzione, la variazione della destinazione d'uso, l'attrezzatura del territorio. I lavori sono ritenuti pertanto conformi al Piano del Consorzio Industriale. 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 "insediamenti produttivi a carattere industriale, artigianale e commerciale", all'interno degli "Insediamenti Produttivi", nell'ambito costiero n. 18 "Golfo di Olbia". Sempre nel PPR l'area rientra all'interno della perimetrazione del bene paesaggistico "Fascia Costiera" per l'assetto ambientale, non soggetta a vincolo paesaggistico come previsto dalla delibera n. 16/24 del 28/03/2017 della Giunta Regionale in base all'art. 19, comma 3, lettera c delle NTA del PPR. Per la componente storico culturale del PPR, l'intervento non ricade nella perimetrazione delle aree di competenza del parco Geominerario storico della Sardegna (secondo il D.M. 8/09/2016).

Infine, 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, Molaro e Molarotto e l'Area Marina Protetta "Tavolara – Punta Coda Cavallo" ZSC dall'Agosto 2019. Il sito più prossimo, alla distanza di circa 3 km, è la ZPS ITB023019 Isole del Nord-Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro. Nello Studio Preliminare Ambientale, è anche precisato che il Piano Urbanistico Comunale e il Piano di Fabbricazione di Olbia rimandano al Piano Regolatore Industriale del CINES per le aree ubicate all'interno della zona industriale e che l'area in questione non rientra all'interno delle aree perimetrate a rischio idrogeologico mappate dal Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) per il Comune di Olbia. Il soggetto proponente nello Studio Preliminare Ambientale (p. 12) afferma che "dall'analisi degli strumenti programmatici, emerge quindi una piena rispondenza dell'attività cantieristica e di rimessaggio con la vocazione territoriale dell'area stabilita dai vari piani. La natura del progetto in questa direzione non

è pertanto in contrasto con le indicazioni fornite dai vari piani. Interventi che mirano a potenziare le strutture per un migliore e più proficuo inserimento su tale mercato non possono che essere in linea con la programmazione industriale dell'area, peraltro riconosciuta dalla mappatura disegnata dal Piano Regolatore Industriale”;

- 2) La situazione attuale dell'area interessata dall'intervento;
- 3) Il Quadro di riferimento Progettuale, con la descrizione tecnica del progetto e delle relative opere, così come sopra riportato. A tal riguardo il proponente ha allegato diversi elaborati di progetto: la relazione di calcolo strutturale banchina di riva; l'analisi dei sedimenti, gli esiti della caratterizzazione, il computo metrico estimativo, unitamente alla cartografia, all'inquadramento urbanistico territoriale e a diverse planimetrie (situazione attuale e di progetto, aree in concessione), sezioni tipo e sezioni stratigrafiche;
- 4) Il cronoprogramma e l'articolazione dei lavori, previsti in 65 giorni naturali e consecutivi, secondo una predefinita successione temporale: 5 giorni per l'approntamento cantiere; 15 giorni per l'esecuzione dello scavo per la realizzazione del banchinamento e per il riporto materiale; 10 giorni per la predisposizione dello scanno di imbasamento; 20 giorni per la realizzazione della banchina in calcestruzzo; 10 giorni per la sistemazione del materiale all'interno del piazzale e la realizzazione della pavimentazione in calcestruzzo; 5 giorni per la smobilitazione cantiere;
- 5) La verifica di alternative progettuali. A tal riguardo il soggetto proponente nello Studio Preliminare Ambientale afferma che “la richiesta di ampliamento del cantiere con la realizzazione di un bacino di alaggio e varo sia l'unica praticabile dal proponente, per le ragioni di natura economica sintetizzate nel paragrafo ‘Motivazioni del progetto’. L'alternativa zero, ossia la scelta di mantenere l'attuale struttura della banchina, escluderebbe il proponente da una sostanziale fetta di mercato, che alla luce dell'andamento del settore nautico, orientato verso un aumento delle dimensioni e dei tonnellaggi delle imbarcazioni, rappresenterebbe una notevole perdita per gli operatori che non si adeguassero a tale evoluzione” (p. 24). L'ipotesi progettuale presentata è, pertanto, giudicata unica e senza alternative. In considerazione delle autorizzazioni ottenute e del Piano Regolatore Industriale di Coordinamento Territoriale redatto dal CINES, il proponente considera, come prevalente, l'opzione circa le modalità di utilizzo dei materiali derivanti dall'escavo dell'utilizzo nella vasca di colmata impermeabilizzata. Generalmente, gli impatti individuabili nell'ambito di un progetto sono relativi alle fasi di cantiere, esercizio e dismissione. In questo caso, l'attenzione si soffermerà sulle prime due fasi, essendo privo di significato il concetto di dismissione. La realizzazione del bacino di alaggio con *travel lift* permette alla società proponente di estendere il range di imbarcazioni che possono accedere al molo ed essere rimessate all'interno del capannone. A livello ambientale, tuttavia, “non è ravvisabile alcun significativo aumento dell'entità, della portata o della natura degli impatti ma anzi, come sopra specificato, una riduzione degli stessi” (p. 25).

In ordine al quadro di riferimento ambientale

Il Progetto in oggetto riferisce sullo stato attuale delle componenti ambientali, descrivendo il Golfo di Olbia come “ria”, ossia una morfologia costiera costituita da insenature profonde, originatesi da antiche valli fluviali, invase successivamente dall'ingresso del mare nell'ultima generazione. Le attività umane hanno modificato attualmente l'aspetto della *ria*, tendendo nel tempo a una riduzione dello specchio acqueo. Inoltre, la sedimentazione apportata dai corpi idrici che affluiscono nel Golfo, aumentando la concentrazione nell'acqua di materiale sospeso, comporta un'ulteriore variazione della quantità e qualità della luce che raggiunge il fondale con effetti negativi sul fitobenthos. Durante la fase di studio sono state eseguite delle immersioni per verificare lo stato del fondale. Da detta indagine è scaturito che la presenza di Posidonia oceanica e altre fanerogame marine è praticamente assente. Il fondale marino nella zona esaminata è caratterizzato principalmente da uno strato di sedimenti sciolti formati da sabbie fini, limi organici nerastri, intercalati da gusci di bivalvi di vario genere. In certi tratti il fondale è formato da limi sabbiosi di rideposizione. Il fondale della zona in esame è formato da un primo strato Aerobico di pochi centimetri, seguito da un ampio strato di sedimento Anaerobico. La comunità bentonica di questo tratto di mare è formata principalmente dalla feoficea come Dictyota dicotoma e da altre alghe Chlorophyceae del genere Codium. Intercalati nel sedimento si trovano vari gusci di conchiglie del genere Cardioidea, con presenza in piccole quantità anche di bivalvi del

genere Pectinoidea. Per maggiori dettagli sugli aspetti ambientali è stata allegata una specifica Relazione di Indagine ambientale. Dal punto di vista geologico, l'ossatura dell'area di indagine è costituita da un basamento paleozoico granitico da poco a mediamente fratturato di colore grigio-rossastro in genere ricoperto da modesti spessori di depositi eluviali con inclusi elementi lapidei granitici, addensati, colore grigio ocre. Al di sopra del basamento si rinvengono depositi sedimentari attuali costituiti nella parte emersa da depositi dei letti fluviali attuali e da coltri pedogenizzate mentre nella parte sommersa prevalgono sedimenti limo sabbioso-argillosi poco o nulla consistenti nerastri, sabbie limose poco addensate nerastre, nonché da termini intermedi delle suddette categorie. Localmente si rinvengono modestissimi spessori di sabbie incoerenti. Inoltre, la linea di riva non presenta caratteristiche di particolare pregio, risultando in un'area altamente degradata per le attività industriali che si svolgono nelle vicinanze (come emerge anche dalle varie foto allegate).

Dal punto di vista degli studi specifici, il proponente ha inserito nella documentazione:

- 1) Lo studio meteo-marino, con risultati che evidenziano l'esigua agitazione ondosa che si verifica in prossimità del sito interessato dalle nuove opere. Tenuto conto delle quote di fondo naturali si è verificato che l'altezza d'onda può raggiungere, in condizioni estreme, valori massimi pari a circa 50 cm in corrispondenza dell'imboccatura del nuovo bacino di allaggio, mentre in condizioni ordinarie il moto ondoso residuo è trascurabile, situazione pertanto compatibile con l'allaggio e il varo delle imbarcazioni e di nessuna influenza sulle nuove opere marittime progettate;
- 2) La caratterizzazione dei sedimenti marini oggetto di scavo, con campionamenti eseguiti nel mese di luglio 2019, dietro autorizzazione specifica da parte del Settore Ambiente e Sostenibilità della Provincia di Sassari e con la collaborazione tecnica dell'ARPAS di Nuoro. Gli esiti della caratterizzazione dei fondali marini interessati dal progetto 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 analisi è scaturito un basso pericolo ecotossicologico, ma con alti valori chimici. Pertanto, il materiale sciolto proveniente dagli escavi portuali, avente classe di qualità D, potrà essere riutilizzato per la realizzazione del piazzale di manovra esclusivamente all'interno della vasca di colmata resa impermeabile (si veda Elaborato- Esiti della caratterizzazione);

In ordine all'analisi dei potenziali impatti per effetto della realizzazione del progetto

Gli impatti potenziali derivanti dalla realizzazione degli interventi sono stati analizzati con riferimento sia alla fase di cantiere (produzione di polveri causate dal transito dei mezzi operanti in cantiere, che dalla realizzazione delle opere; produzione di rumori causati dalle attività di cantiere; messa in sospensione di eventuali sostanze contaminanti durante le operazioni di dragaggio del fondale; produzione di rifiuti, generati durante le normali attività di cantiere ed eventualmente costituiti dai fondali, solo qualora questi risultassero non riutilizzabili), sia all'opera nel suo complesso in fase di esercizio (modifica della linea di costa, causata dall'ampliamento della banchina, con il suo avanzamento in mare e la realizzazione del bacino di allaggio per il travel lift).

Secondo il proponente, gli impatti pertanto sarebbero i seguenti (pp. 25-32 dello Studio Preliminare Ambientale), tutti di portata locale ed entità ridotta:

- a) Atmosfera - Polveri: impatto locale, reversibile e di breve durata, mitigato da previsti interventi di umidificazione periodica delle aree non pavimentate, eventualmente attraversate da mezzi, e da riduzione della velocità dei mezzi, con traffico relativo al cantiere limitato (mentre nell'area esterna è più elevato);
- b) Rumore: impatto locale, reversibile e di breve durata, considerando che tutte le macchine/attrezzature impiegate saranno conformi ai limiti di emissione sonora previsti dalla normativa europea e acusticamente certificate, con livello ampiamente contenuto entro i 65 db; e che si eseguiranno comunque attività di monitoraggio delle emissioni acustiche all'interno del cantiere;

- c) Sospensione di sostanze contenute nei fondali (fino alla quota desiderata di -4 metri): impatto evidente anche se di portata locale. Come misura di mitigazione, il proponente afferma che, durante le operazioni di escavo, saranno utilizzate panne galleggianti che raggiungeranno il fondale, in modo da impedire o comunque limitare fortemente la diffusione di eventuali sospensioni che dovessero essere sollevate dalle operazioni di scavo. Come sopra richiamato, si propone di riutilizzare il materiale come riempimento nella realizzazione della struttura del nuovo piazzale, attraverso l'utilizzo nella vasca di colmata impermeabilizzata. Per quanto riguarda i lavori di dragaggio, si dovrà svolgere un'attività di monitoraggio, prima, durante e dopo la fase operativa, con sonda multiparametrica sulla qualità della colonna d'acqua, verificandone la torbidità, unitamente ad analisi sui mitili presenti nelle attigue aree di allevamento (si veda l'elaborato progettuale "Esiti della caratterizzazione"). Non si prevede pertanto il conferimento in discarica dei materiali di dragaggio (che dovrebbero essere a tal fine considerati come rifiuti). Solo se la Provincia di Sassari e l'ARPAS dovessero ritenere impossibile un riutilizzo degli stessi per il successivo riempimento delle casse di colmata, tali materiali di dragaggio saranno classificati come rifiuti (secondo il codice CER "Fanghi di dragaggio", con codice 170505 o 170506 a seconda si tratti di rifiuti speciali pericolosi o no);
- d) Produzione di rifiuti (generati dalle attività di cantiere): saranno smaltiti secondo la normativa, fatta esclusione dei materiali di dragaggio di cui al punto precedente;
- e) Modifica della linea di costa: la cartografia allegata allo Studio Preliminare Ambientale mostra una lieve modifica della linea di costa, per effetto della realizzazione del nuovo bacino di allaggio per il travel lift. L'impatto sul paesaggio è giudicato da proponente scarsamente rilevante, data la natura degradata dell'area, a vocazione marcatamente industriale, e in particolare dedicata al settore dei servizi per la nautica;
- f) Le acque di lavaggio delle imbarcazioni: saranno convogliate per mezzo di canalette di raccolta in impianti di trattamento delle acque, con separatore e disoleatore, prima di essere inviate in fognatura. È esclusa qualsiasi interazione con gli allevamenti di mitili presenti nell'area, prevedendo di effettuare in condizioni di sicurezza il passaggio dei natanti in prossimità dalle coltivazioni di mitilicoltura prospicienti il bacino d'allaggio.

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

Nello Studio Preliminare Ambientale 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. Per le azioni di monitoraggio e le previste azioni o tecniche di mitigazione degli impatti si rimanda a quanto già accennato nei punti sopra indicati;

TENUTO CONTO che sono pervenute le seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell'art. 19, comma 4 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.:

- 1) da parte della Regione Sardegna (Assessorato della Difesa dell'Ambiente, Direzione Generale dell'Ambiente), con nota prot. 2589 del 6/02/2020, acquisita al MATTM con prot. 11635 del 19/02/2020. Dopo alcune premesse di richiamo dei contenuti del progetto, si sottolinea il fatto che *"per la gestione dei materiali derivanti dall'escavo è intendimento della Società proponente richiedere l'autorizzazione ai sensi dell'art. 109 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. per l'immersione degli stessi in casse di colmata impermeabilizzate, previa caratterizzazione"*. La Direzione Generale dell'Ambiente, *"considerato che nello Studio Preliminare Ambientale sono previste misure di mitigazione, tra le quali il 'confinamento delle aree di intervento mediante panne galleggianti del tipo antitorbidità', finalizzate a limitare gli impatti provocati dai lavori sull'ambiente marino, e sull'impianto di mitilicoltura distante circa 70 metri dal bacino Travel Lift, non ritiene necessario l'assoggettamento del progetto all'ulteriore procedura di VIA"*;
- 2) da parte del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo (Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio - ABAP), con nota prot. 6752 del 20/02/2020, acquisita al MATTM con prot. n. 17630 del 9/03/2020. La Direzione Generale ABAP richiama i pareri acquisiti da:

- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio province di Sassari e Nuoro, 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”;*
 - *Per quanto attiene i Beni Paesaggistici, si rileva che “il suddetto intervento si localizza sul fianco del banchinamento esistente, in uso al proponente, ponendosi per questo davanti all'ultimo ambito di costa naturale ancora esistente nel relativo tratto marino. Tale soluzione progettuale verrà, pertanto, ad occultare la vista di tale tratto naturale da e verso il mare. Si deve osservare come nel caso di un altro progetto di eguale tipologia, proposto dalla ditta Fois Leonardo in luogo poco distante da quello di cui trattasi (citato da SNO Service srl come eventualmente da eseguirsi in contemporanea con il presente – cfr. Studio Preliminare Ambientale p. 31), la previsione di posizionare lo stesso bacino di alaggio in corrispondenza e in avanzamento della banchina esistente sia risultata una proposta progettuale che non ha intaccato gli stessi valori paesaggistici, al contrario qui, anche se in modo residuo, si possono ancora percepire”. Pertanto, in relazione agli aspetti paesaggistici, “l'intervento di realizzazione di un bacino di alaggio e varo nel porto di Olbia, a causa della soluzione localizzativa prescelta, determina una parziale modifica del tratto marino interessato, che a causa della sua residua sopravvivenza nella stessa località assume un valore da preservarsi nell'integrità, che invece la realizzazione del progetto così come proposto non consentirebbe. Pertanto, per quanto attiene gli aspetti di tutela paesaggistica e del paesaggio l'intervento determina un impatto negativo sul relativo fattore ambientale del patrimonio culturale paesaggistico”;*
 - *Di conseguenza, 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”.*

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”;*

TENUTO CONTO che sono pervenute le seguenti controdeduzioni da parte della Società Proponente SNO Service srl:

- Lettera della Società SNO Service srl del 14 aprile 2020 (acquisita al prot. MATTM al prot. 26429 del 15 aprile 2020), nella quale, facendo seguito alla Nota MIBACT prot. 6752 del 20/02/2020, *“ci si permette molto sommessamente di rappresentare l'assenza dei presupposti per l'avvio del procedimento di VIA (invocato dal MIBACT) che si rifletterebbero negativamente sui tempi di approvazione del progetto, oltre che a determinarne un inevitabile incremento dei costi di gestione amministrativa”. Per tanto la Società proponente “rimette alla valutazione di codesto spett. le Ministero un parere legale e una relazione tecnica, concordi nell'evidenziare la possibile approvazione del progetto senza ricorrere al procedimento aggravato”;*
- Relazione Integrativa sul Progetto in oggetto, datata 10 aprile 2020 ed elaborata a seguito della presa visione delle Osservazioni del MIBACT sopra riportate. In tale Relazione, tesa a dimostrare che la

procedura di VIA appare spropositata, con conseguenti aggravii in termini di costi e tempi sia per il proponente che per l'Amministrazione Pubblica (p. 7), il progettista rileva che:

- l'area di intervento ricade nell'ambito dell'Assetto insediativo – Insediamenti produttivi e Grandi Aree Industriali”, mentre all'interno del Golfo di Olbia sono presenti ampie aree ancora naturali che sono preservate dagli strumenti di pianificazione (p. 2). Si evidenzia che “il tratto di costa interessato dall'intervento non ha nessuna connotazione di costa naturale” e che lo stesso “è stato completamente stravolto dall'intervento realizzato a tergo relativo ad un capannone industriale”. A tal riguardo vengono fornite diverse foto, dalla quali si evince anche “come il tratto costiero sia stato completamente ricoperto da sversamenti di materiale di risulta proveniente dagli scavi necessari alla realizzazione di un capannone, materiale ancora presente fino alla battigia e nel mare, come chiaramente visibile nella documentazione fotografica allegata” (pp. 2-3);
 - come risulta dal portale ufficiale del MATTM, “la quasi totalità dei progetti aventi caratteristiche simili o anche dimensionalmente superiori al presente ricadenti nella zona industriale di Olbia non sono stati sottoposti a procedura di VIA eccetto uno relativo alla Realizzazione di una darsena pescherecci a servizio dell'impianto di stoccaggio e trasformazione del pescato – proponente Spano Group srl, che effettivamente ricade in un'area sensibile dal punto di vista ambientale con presenza di salicornia e affioramenti rocciosi naturali di particolare pregio che sono stati oggetto di attente valutazioni nello studio” (p. 7);
- Parere legale espresso dallo Studio Legale Cancrini e Partners, circa le motivazioni richiamate nelle osservazioni del MIBACT. Il parere richiama la normativa sulla verifica di assoggettabilità a VIA, in particolare le norme contenute nel D. Lgs. n. 152/2006, novellato dal D. Lgs. n. 104 del 16/06/2017, che ha modificato l'Allegato V alla parte seconda del decreto, specificando i criteri per la verifica di assoggettabilità: caratteristiche e localizzazione, nonché tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale. Più in dettaglio, le “caratteristiche” dei progetti debbono essere considerate, tenendo conto in particolare, delle dimensioni e della concezione d'insieme del progetto, del cumulo con altri progetti esistenti e/o approvati, dell'utilizzazione delle risorse naturali, della produzione di rifiuti, dell'inquinamento e disturbi ambientali, dei rischi di gravi incidenti e/o calamità attinenti al progetto in questione. Per le “caratteristiche”, deve essere considerata la sensibilità ambientale delle aree geografiche che possono risentire dell'impatto dei progetti, tenuto conto dell'utilizzazione del territorio esistente e approvato, della ricchezza relativa, della disponibilità, della qualità e della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona e del relativo sottosuolo, della capacità di carico dell'ambiente naturale, dei rischi per la salute umana. Sulla tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale occorre tener conto dell'entità ed estensione dell'impatto, della sua natura (anche se è transfrontaliera), della sua intensità e complessità, della sua probabilità di manifestazione, della sua prevista insorgenza, durata frequenza e reversibilità, del cumulo con impatti di altri progetti e della possibilità di ridurre l'impatto in modo efficace. Alla stregua di tali specificazioni e circa la necessità di delineare la natura e la portata dell'intervento progetto al fine di comprendere se le opere assumono rilevanza decisiva nell'ambito del macro sistema portuale e se le stesse debbano essere sottoposte a procedura di VIA onde valutarne l'impatto ambientale, lo Studio legale rileva che l'area di intervento ricade nell'ambito dell'Assetto Insediativo – Insediamenti Produttivi- Grandi Aree Industriali, “in un tratto di costa dove è stata ormai compromessa la connotazione naturalistica dei luoghi”, con “presenza di detriti e materiale di risulta derivante dallo sversamento dei detriti da scavi di sbancamento e, soprattutto, adiacente a numerose banchine già realizzate”. Per tal motivo, andrebbe escluso l'assoggettamento a VIA, “nel solco delle statuizioni e dei principi della Giurisprudenza amministrativa, la quale ha avuto modo di precisare che ‘non occorre rinnovare la procedura di VIA ogni qual volta al progetto originario siano apportate modifiche che risultino più conformi agli interessi pubblici ovvero che non diano vita ad un'opera strutturalmente diversa’ (cfr. Cons. St., sez. VI, 13 giugno 2011, n. 3561; sez. VI, 22 novembre 2006 n. 6831)” (Consiglio di Stato, sez. V, 22/03/2012, n. 1640). Ci si trova in presenza “di un progetto complementare e che soprattutto non dà vita a un'opera strutturalmente diversa, quanto a un progetto di completamento di un ambito portuale già ampiamente infrastrutturato e compromesso dal punto di vista ambientale”;

Valutato il progetto e considerate le risultanze dell'istruttoria, e in particolare:

- l'adeguata documentazione presentata dal Proponente;
- la presenza di moderate criticità relative alle attività di escavazione subacquea (dragaggio), 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, finalizzate alla realizzazione del bacino di allaggio. Il Proponente intende gestire tali criticità con una serie di misure atte a minimizzare gli impatti provocati dai lavori sull'ambiente marino. In particolare, saranno utilizzate panne galleggianti che raggiungeranno il fondale, in modo da impedire o comunque limitare fortemente la diffusione di eventuali sospensioni che dovessero essere sollevate dalle operazioni di scavo. Nel progetto si propone di riutilizzare il materiale come riempimento nella realizzazione della struttura del nuovo piazzale, attraverso l'utilizzo nella vasca di colmata impermeabilizzata. Sono previste costanti azioni di monitoraggio, prima, durante e dopo la fase operativa, con sonda multiparametrica sulla qualità della colonna d'acqua, verificandone la torbidità, unitamente ad analisi sui mitili presenti nelle attigue aree di allevamento (distanti circa 70 metri dal bacino Travel lift). Inoltre, le analisi di caratterizzazione preliminare dei sedimenti dei fondali interessati dal dragaggio potranno essere utilizzate per la verifica di compatibilità circa la possibilità di riutilizzare gli stessi per il riempimento in colmata durante la realizzazione della banchina, limitando al massimo la produzione di rifiuti e il trasporto in discarica autorizzata;
- L'assenza di impatti significativi, specificamente dovuti all'ampliamento dell'area banchinata, per quanto riguarda le altre componenti ambientali (polveri-atmosfera, rumore, produzione di rifiuti, modifica della linea di costa). Altre misure sono previste per mitigare gli impatti in fase di esercizio, come per esempio la realizzazione di canalette di raccolta delle acque di lavaggio delle imbarcazioni per convogliarle in impianti di trattamento delle acque, con separatore e disoleatore, prima di essere inviate in fognatura;
- Non si prevedono interazioni o impatti rispetto alle sensibilità ambientali dei SIC e ZPS presenti nell'area vasta, in considerazione delle limitate dimensioni dell'intervento e della distanza dalle zone perimetrate di tali aree protette;
- Il Proponente è tenuto ad adottare misure per scongiurare rischi di inquinamento ambientale durante la realizzazione delle opere, come versamento accidentale di oli dai macchinari, sconfinamenti ecc, anche in considerazione delle attività di mitilicoltura presenti nell'area;
- La sostanziale ridotta significatività dal punto di vista dell'impatto prodotto sul patrimonio culturale paesaggistico dalla realizzazione dell'intervento sul fianco del banchinamento esistente, pur se in leggero avanzamento rispetto allo stesso. Tale impatto costituisce l'unica motivazione che secondo il MIBACT, nelle sue osservazioni, induce ad esprimersi favorevolmente per l'assoggettamento del progetto a VIA. Sulla base dell'ampia documentazione fotografica disponibile e delle considerazioni svolte all'interno dello Studio Preliminare Ambientale e delle varie relazioni presentate, appaiono, tuttavia, appropriate le controdeduzioni comunicate dal proponente, nelle quali si sottolineano in sintesi i seguenti aspetti decisivi per un giudizio di merito sul punto: ridotte dimensioni dell'intervento; localizzazione dell'intervento all'interno di un'area industrializzata e ampiamente infrastrutturata (definita nel PPR della Regione Sardegna come "Assetto insediativo- Insediamenti Produttivi e Grandi Aree Industriali", secondo il D.G.R. n. 14/27 del 28/03/2017), non soggetta a vincolo paesaggistico, come sopra segnalato, e distante dai siti della Rete Natura 2000 (il sito più prossimo, a circa 3 Km. di distanza, è la ZPS ITB023019 Isole del Nord-Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro); il contenimento delle opere previste ampiamente all'interno delle emergenze planimetriche e altimetriche, sia del contesto portuale che di quello urbano adiacente (si veda la Relazione Paesaggistica presentata), tale da limitarne l'impatto visivo; l'adiacenza a numerose altre analoghe banchine già realizzate, per un tratto di circa 1.500 metri di sviluppo (Cala Saccaia), dei quali solo 100 metri circa risultano ancora privi di banchine; la caratterizzazione del terreno costiero, ricoperto da sversamenti di materiale di risulta e detriti derivanti da scavi di sbancamento per i capannoni retrostanti;

- Da quanto accertato dallo studio preliminare ambientale effettuato, si può affermare che non sussistano impatti significativi aggiuntivi sia nella fase di realizzazione sia nella fase di esercizio, rispetto alla situazione attuale, e che si possano generare nuovi impatti significativi e negativi dalla realizzazione dei lavori alle componenti ambientali e alla salute pubblica;
- La presenza di impatti positivi per quanto riguarda gli aspetti socio-economici del territorio di Olbia, in particolare quelli legati all'indotto e ai servizi turistici;

RIBADENDO che il Proponente è tenuto:

- ad attuare le misure di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione presentata
- a ottenere tutte le autorizzazioni necessari per la realizzazione e l'esercizio;
- a comunicare alla Provincia e all'ARPA Sardegna la data dell'inizio dei lavori;
- a trasmettere alla Direzione Generale della Difesa dell'Ambiente e all'ARPA Sardegna una relazione tecnica che documenti la realizzazione degli interventi mediante un confronto con la situazione ex ante includendo anche riprese/fotografie subacquee

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

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 n. 1		
Macrofase	Ante operam, Corso d'opera, Post operam	
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 predisporre ed attuare un piano di monitoraggio ambientale per l'ambiente marino	
Termine avvio Ottemperanza	Verifica	Prima dell'entrata in esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante	MATTM	
Enti coinvolti	ARPAS	

Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	Corso d'opera

Condizione ambientale n. 2	
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali - cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	Il Proponente, per la fase di cantierizzazione, dovrà adottare un piano di emergenza con gli accorgimenti atti ad evitare o ridurre al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	---