



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

DELIBERAZIONE N. 31/7 DEL 6.8.2010

Oggetto: Procedura di verifica ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. e della Delib.G.R. n. 24/23 del 23 aprile 2008, relativa all'intervento "Opere di ampliamento del porto turistico di Marana con annessi servizi ed edifici commerciali". Proponente: Molina Immobiliare s.r.l.

L'Assessore della Difesa dell'Ambiente riferisce che la società Molina Immobiliare s.r.l. ha presentato, a marzo 2010 e regolarizzato a maggio dello stesso anno, l'istanza di verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale relativa all'intervento "Opere di ampliamento del porto turistico di Marana con annessi servizi ed edifici commerciali". Il progetto è ascrivibile alla categoria di cui ai punti 7, lettera o, (Porti turistici e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri, nonché progetti di intervento su porti già esistenti), punto 8, lettera s, (Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato III o all'allegato IV già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente), punto 7, lettera m (Opere di regolazione del corso dei fiumi e dei torrenti, canalizzazione e interventi di bonifica ed altri simili destinati ad incidere sul regime delle acque, compresi quelli di estrazione di materiali litoidi dal demanio fluviale e lacuale), dell'Allegato B1 della Delib.G.R. n. 24/23 del 23 aprile 2008.

L'intervento proposto, il cui costo previsto è pari a € 4.000.000, sarà finanziato in parte con capitali privati, e in parte, per una somma pari a € 2.755.090,10, beneficia di finanziamenti a valere sul Bando 2003 della L.R. n. 15/1994.

L'intervento consiste nella realizzazione, in località Marana – Golfo di Marinella, nel comune di Golfo Aranci, di un ampliamento del porto turistico esistente, e nella realizzazione di una serie di servizi connessi (commerciale, parcheggi, yachting club). Le opere sono ricomprese all'interno di un Piano di Lottizzazione (PdL) di iniziativa privata, che interessa zone identificate urbanisticamente come G15 (21.041 m²) e G16 (11.495 m²) dal vigente strumento urbanistico comunale. Più precisamente, sono previste le seguenti opere:



1. l'ampliamento del bacino portuale esistente, che attualmente ha una superficie pari a circa 19.400 m² e un numero di posti barca pari a 317, sino ad ampliare la superficie dello specchio acqueo di ulteriori 16.692 m² (comprensivi dei banchinamenti), e di circa 139 posti barca. Non è prevista la realizzazione di opere foranee, ma di un ampio canale banchinato che unisce la darsena più interna esistente con la darsena in progetto. La darsena sarà dotata di pontili galleggianti del tutto simili a quelli già posti in opera nell'esistente. La profondità del nuovo bacino, pari a 2,7 metri, può garantire l'ormeggio di natanti fino alla classe VI (18 metri). Le caratteristiche costruttive delle banchine e dei pontili sono del tutto simili a quelle delle banchine e dei pontili già esistenti: i banchinamenti di riva saranno realizzati con getti di calcestruzzo imbasati alla quota prevista di -2,7 metri direttamente sul piano di roccia realizzato in fase di escavazione; i pontili interni saranno del tipo galleggiante fissati a corpi morti. Si stima un volume di materiale derivante da escavo pari a circa 40.000 m³. Inoltre, al fine di garantire un adeguato ricambio delle acque all'interno del bacino portuale, è prevista la realizzazione di un impianto composto da condotta e pompa con prelievo di acqua in "bocca di porto" e con reimmissione nel bacino interno;
2. la realizzazione di edifici commerciali, locali servizi e tecnici, aventi una superficie complessiva di circa 1.514 m², e una volumetria pari a circa 4.923 m³;
3. la realizzazione di uno yachting club, avente una superficie approssimativa di circa 5.257 m², e una volumetria pari a circa 12.916 m³;
4. la realizzazione delle reti tecnologiche di servizio, dei parcheggi e della viabilità.

Preliminarmente alla realizzazione delle suddette opere sono previsti interventi di sistemazione idraulica sul reticolo idrografico minore che insiste nella stessa area, in cui confluiscono le acque meteoriche di tre bacini distinti. Più nel dettaglio si prevede la realizzazione di:

- a) un canale a sezione trapezia in calcestruzzo, che a sua volta, mediante tratto finale tombato con sezione circolare in calcestruzzo armato, scarica direttamente nell'ampliamento previsto del porto;
- b) un canale scatolare di sezione 1,00x1,00 metri che confluisce anche questo direttamente nell'ampliamento del porto in progetto;
- c) un canale scatolare di sezione 1,00x1,00 metri che confluisce direttamente in un'ansa del Rio Tungu.

Il Servizio Tutela paesaggistica per la provincia di Olbia – Tempio, ha comunicato, a luglio 2010, il parere di competenza evidenziando che: "l'area è sottoposta a vincolo paesistico ai sensi del DM



del 30/11/1965 (rettificato il 10/01/1968)[...], ricade all'interno del Piano di lottizzazione in Loc. Marana – Golfo di Marinella, zona urbanistica G15 e G16, approvato dal Servizio tutela del paesaggio di Sassari ai sensi e per gli effetti dell'art. 9, comma 5 della L.R. n. 28/1999, con determinazione n. 561 del 8.5.2006, [...] è ricompresa dal PPR all'interno della fascia costiera ed è identificata nelle tavole dell'assetto insediativo come porto turistico e, conseguentemente, si rimanda alle specifiche disposizioni contenute negli artt. 102, 103, 104 delle NTA del PPR. Nelle more dell'adeguamento dello strumento urbanistico comunale al PPR la realizzazione dell'intervento è comunque subordinata all'intesa di cui all'art. 20, comma 2, punto 3, lettera b) secondo le modalità descritte nella circolare esplicativa dell'Assessorato degli Enti Locali n. 550/GAB del 23/11/2006".

L'Assessore continua riferendo che il Servizio Sostenibilità ambientale, valutazione impatti e sistemi informativi ambientali (SAVI), a conclusione dell'istruttoria, preso atto del parere del Servizio tutela paesaggistica competente, ha evidenziato, in particolare, le seguenti problematiche:

1. la necessità di effettuare una analisi delle alternative che, unitamente all'ipotesi progettuale considerata, tenga conto anche dell'alternativa zero (non realizzazione del progetto) e di eventuali ulteriori alternative, sia per l'intervento relativo all'ampliamento del bacino portuale in sé e dell'annesso yachting club, sia per le opere di sistemazione idraulica connesse, per le quali sono da privilegiare tecniche di ingegneria naturalistica;
2. la necessità di motivare le ragioni dell'intervento, attraverso una analisi della domanda di posti barca destinati al diportismo nautico nell'area vasta d'intervento (Gallura), e una analisi dell'offerta, suddivisa anche per categoria, nonché attraverso l'esame delle interconnessioni con l'intero programma di investimenti che la società proponente sta realizzando nella stessa area nel settore della ricettività turistica, con particolare riferimento agli aspetti socioeconomici e dell'offerta di posti di lavoro sia in fase di cantiere, che, soprattutto, di esercizio;
3. per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico, la necessità di:
 - a) approfondire la coerenza dell'intervento con il Piano Paesaggistico Regionale (PPR). Infatti, considerato che l'area d'intervento ricade in fascia costiera, per cui si applica il disposto normativo dell'art. 20 delle NTA, rientra in parte in un'area umida, identificata come bene paesaggistico ambientale ex art. 143 del D.Lgs. n. 42/2004, per cui si applica il disposto normativo dell'art. 18, e consiste nell'ampliamento di una infrastruttura portuale, appare necessario approfondire la coerenza con quanto disposto in particolare dagli artt. 11, 18, 20, 102, 103, 104, delle NTA, alla luce del



fatto che queste norme stabiliscono che “i beni paesaggistici [...] sono oggetto di conservazione e tutela finalizzati al mantenimento delle caratteristiche degli elementi costitutivi e delle relative morfologie in modo da preservarne l'integrità ovvero lo stato di equilibrio ottimale tra habitat naturale e attività antropiche” e che “gli ampliamenti delle infrastrutture esistenti e la localizzazione di nuove infrastrutture sono ammessi se [...] ubicati preferibilmente nelle aree di minore pregio paesaggistico, [...] progettati sulla base di studi orientati alla mitigazione degli impatti visivi e ambientali”;

- b) esaminare la coerenza dello stesso intervento con il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI), in particolare con il disposto normativo di cui all'art. 8, comma 2 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA), dal momento che l'intervento prevede tra le azioni di progetto preliminari, la sistemazione idraulica del reticolo idrografico minore presente nell'area. A questo proposito, se del caso, dovranno essere chiariti con il comune di Golfo Aranci e con la competente Autorità idraulica, tempi e modalità di attuazione di quanto previsto dalle NTA del PAI. Inoltre, risulta necessario esaminare, chiarire, e, se del caso, avviare le procedure per la sdemianizzazione dei corsi d'acqua presenti nell'area d'intervento, evidenziati nella cartografia catastale e citati anche nella convenzione urbanistica;
 - c) approfondire la coerenza degli interventi con il Piano Urbanistico Comunale (PUC), attualmente in fase di adeguamento al PPR e al PAI;
 - d) esaminare, in maniera approfondita la coerenza dello stesso intervento con i principali strumenti di pianificazione/programmazione in materia di risorse idriche, approvvigionamento idropotabile, e comparto fognario – depurativo, al fine di inquadrare correttamente le pressioni su tali comparti dovute alla realizzazione delle opere, e valutare la sostenibilità ambientale delle stesse;
4. per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale, risulta necessario, al fine di effettuare, una adeguata valutazione degli impatti, approfondire il livello di progettazione per quanto concerne:
- a. le opere di sistemazione idraulica, l'ampliamento del porto e il previsto sistema di ricircolo delle acque. In particolare si rende necessario esaminare soluzioni tecniche alternative, sia per quanto concerne le opere di sistemazione idraulica, tramite l'utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica, sia per quanto concerne il previsto sistema di ricircolo delle acque all'interno del bacino portuale. È necessario, inoltre, individuare dei recapiti finali delle opere di canalizzazione, differenti dal bacino portuale stesso, al fine



- di limitare il più possibile eventuali fenomeni di insabbiamento e le conseguenti operazioni di dragaggio, ed evitare ulteriori squilibri ai meccanismi di apporto di sedimenti alla spiaggia, e esaminare in maniera approfondita le modalità di realizzazione del sistema di ricircolo, e l'ubicazione dei punti di presa e scarico dello stesso, in relazione alla possibilità di alterazione del regime delle correnti nell'area d'intervento;
- b. le reti di illuminazione, idrica, fognaria, a servizio degli interventi, nonché il sistema di trattamento delle acque di prima pioggia e di sentina, ciò al fine di consentire una più compiuta ed esaustiva valutazione degli impatti, in particolare sul comparto idrico e fognario – depurativo, e la individuazione, laddove necessario di adeguate misure di mitigazione e compensazione;
- c. per quanto riguarda le volumetrie previste nel PdL in zona G15 e G16 la necessità di elaborare un planivolumetrico completo degli interventi, comprensivo di aree, commerciali, aree destinate a servizi, e yachting club, con individuazione delle tipologie edilizie adottate;
5. per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale, è emersa la necessità di:
- a) valutare gli impatti, su tutte le varie componenti/fattori ambientali previste dalla normativa, sia in fase di cantiere che di esercizio, con riferimento non solo alla realizzazione dell'ampliamento del bacino portuale, ma anche di tutte le strutture e infrastrutture connesse (strutture commerciali, yachting- club, parcheggi di pertinenza, condotta di ricircolo delle acque) previste nell'intero PdL, nonché delle opere di sistemazione idraulica preliminarmente necessarie;
- b) valutare gli impatti cumulativi con e sul realizzando insediamento turistico nella zona F1: a titolo esemplificativo, ma non esaustivo, si cita l'impatto del rumore dovuto alla infrastruttura portuale, sulla limitrofa struttura alberghiera, e l'impatto sul comparto fognario – depurativo che gli interventi considerati cumulativamente, possono causare su un sistema che, già allo stato attuale, risente di punte di carico nei mesi estivi;
- c) valutare gli impatti sul reticolo idrografico e sull'area umida residua, nonché sugli apporti di sedimenti alla spiaggia di Marinella; a questo proposito si ritiene necessario effettuare un'analisi di dettaglio dell'intera unità fisiografica, al fine di studiare la tendenza evolutiva della stessa spiaggia, attraverso:



1. la predisposizione di un bilancio costiero dei sedimenti che distingua gli apporti/asporti da terra da quelli da mare, sia nello stato attuale che in quello di progetto, con riferimento alle varie alternative esaminate nel precedente punto 4.a.i ; questa analisi sarà finalizzata ad approfondire le modalità con le quali le opere interagiscono con l'assetto idrodinamico e sedimentologico dell'unità fisiografica, al fine di verificare la possibilità di alterazione significativa di tali dinamiche (diminuzione dell'apporto di sedimenti alla spiaggia a causa della progressiva urbanizzazione del sistema retrodunale, modifica delle modalità di trasporto solido, variazione della qualità dei sedimenti);
 2. la realizzazione di un'analisi "storica", per un orizzonte temporale significativo, dell'evoluzione della linea di costa, e di una idonea fascia di territorio verso l'interno, valutando cartografie e foto aeree storiche, e valutando altresì le modalità attraverso le quali è avvenuta storicamente l'urbanizzazione e la realizzazione di infrastrutture nel sito d'intervento;
- d) valutare gli impatti sulla qualità delle acque all'interno del bacino portuale e nell'area limitrofa, avente una grande valenza ai fini della balneazione, in funzione dell'ipotesi di ampliamento e di realizzazione del previsto sistema di ricircolo delle acque;
 - e) analizzare l'impatto delle opere sul paesaggio (bacino portuale e opere connesse, sistemazioni idrauliche, yachting club), mediante fotoinserimenti realistici delle stesse da realizzare utilizzando come punti di vista dei punti sensibili da individuarsi sia nel sito che nell'area vasta d'intervento;
 - f) individuare adeguate misure di mitigazione degli impatti e di compensazione degli impatti residui.

L'Assessore riferisce quindi che il Servizio SAVI, evidenziato quanto sopra, considerato che la documentazione depositata non risulta sufficiente per consentire la comprensione delle caratteristiche e delle dimensioni del progetto, della tipologia delle opere previste e del contesto territoriale e ambientale di riferimento, nonché dei principali effetti che possono aversi sull'ambiente, ha concluso l'istruttoria con la proposta di sottoporre alla procedura di VIA l'intervento in oggetto, in quanto soltanto lo studio di impatto ambientale (SIA), e un livello di progettazione che presenta almeno un livello informativo e di dettaglio equivalente ai fini della valutazione ambientale, a quello di cui all'articolo 93, comma 4 del decreto n. 163 del 2006 e del Regolamento di Attuazione, consente di individuare e valutare più approfonditamente l'entità degli impatti potenziali, l'analisi di alternative progettuali orientate in maniera tale da minimizzare gli



stessi, nonché indicare le opportune misure per la conseguente mitigazione e compensazione di quelli residui.

Lo Studio di Impatto Ambientale (SIA), che, nel rispetto della normativa, dovrà contemplare l'esame di soluzioni alternative e dell'opzione zero, e contenere un'analisi costi-benefici che non si limiti ad analizzare gli aspetti finanziari, ma quantifichi anche gli oneri ed i vantaggi economici, ambientali e sociali, dell'intervento, oltre a esaminare in maniera puntuale quanto sopra evidenziato, dovrà nello specifico:

- contenere, un piano operativo di utilizzo/smaltimento dei materiali in esubero derivanti dalle operazioni di escavo previste, elaborato ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. 156/2006 e s.m.i.; inoltre, qualora, sia necessario l'approvvigionamento di materiali da cave, queste dovranno essere individuate su planimetria in scala idonea;
- contenere, ai sensi dell'art. 8, comma 1, della Legge n. 447/1995, la valutazione previsionale di impatto acustico, secondo le specifiche di cui alla Delib.G.R. n. 62/9 del 14.11.2008.

Tutto ciò premesso, l'Assessore della Difesa dell'Ambiente, constatato che il Direttore generale ha espresso il parere favorevole di legittimità, propone alla Giunta regionale di far propria la proposta del Servizio Sostenibilità ambientale e valutazione impatti.

La Giunta regionale, condividendo quanto proposto e rappresentato dall'Assessore della Difesa dell'Ambiente

DELIBERA

di sottoporre all'ulteriore procedura di VIA, per le motivazioni esposte in premessa, il progetto "Opere di ampliamento del porto turistico di Marana con annessi servizi ed edifici commerciali", in comune di Golfo Aranci, proposto dalla società Molina Immobiliare s.r.l..

Il Servizio SAVI provvederà alla comunicazione della presente deliberazione ai soggetti interessati al procedimento, a tutte le Amministrazioni competenti, e alla pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione Autonoma della Sardegna (BURAS).

Il Direttore Generale

Gabriella Massidda

Il Presidente

Ugo Cappellacci