

Assessorato regionale all'ambiente Regione Sardegna

Direzione generale della difesa dell'ambiente

difesa.ambiente@pec.regione.sardegna.it

E p.c.

Assessorato regionale all'ambiente Regione Sardegna

All'Assessora Rosanna Laconi

amb.assessore@pec.regione.sardegna.it

RAS – Assessorato ai Lavori Pubblici

Servizio del Genio civile di Sassari

llpp.gcs@pec.regione.sardegna.it

RAS – Assessorato agli Enti Locali, Finanze e Urbanistica

Servizio tutela del paesaggio Sardegna settentrionale nord-ovest

eell.urb.tpaesaggio.ss@pec.regione.sardegna.it

Ministero della Cultura

Soprintendente speciale per il PNRR

ss-pnrr@pec.cultura.gov.it

Soprintendenza Archeologia belle arti e paesaggio per le province di Sassari e

Nuoro

sabap-ss@pec.cultura.gov.it

Al Sindaco del Comune di Alghero

protocollo@pec.comune.alghero.ss.it

OGGETTO: Studio di Valutazione di Incidenza Ambientale (VIncA), per interventi di protezione di habitat nella ZSC ITB010042 Capo Caccia (Comprese le Isole Foradada e Piana) e Punta Giglio. Piano Nazionale Ripresa e Resilienza MER - Interventi 9, 10 e 11 "Attività di Protezione di habitat sensibili mediante la realizzazione di Campi Ormeggio nell'Area Marina Protetta di Capo Caccia - Isola Piana" CUP: I81G22000100001. **OSSERVAZIONI**

Le sottoelencate Associazioni:

- Italia Nostra Sardegna
- Lipu
- SardegnAmbiente
- Punta Giglio Libera-Ridiamo Vita al Parco

- Earth Gardeners
- Parco NordOvest Sardegna
- Sardenya i Llibertat

Premesso che

- La componente 4 (M2C4) della Missione 2 del PNRR, che riguarda la Rivoluzione verde e la transizione ecologica, finanzia progetti sulla tutela del territorio e della risorsa idrica.
- All'interno della componente 4, la Misura 3 si occupa della salvaguardia della qualità dell'aria e la biodiversità del territorio attraverso la tutela delle aree verdi, del suolo e delle aree marine.
- Con l'Investimento 3.5 della suddetta Misura si è voluto finanziare oltre 20 aree marine protette con lo scopo di attuare il ripristino e la tutela dei fondali e degli habitat marini.
- A seguito della linea di investimento 3.5, l'Area Marina Protetta Capo Caccia - Isola Piana e la ZSC ITB010042 ha ottenuto un finanziamento di circa 1.700.000,00 euro.
- **L'Investimento 3.5 della Misura 3 è espressamente rivolto, come si legge negli allegati, al *“Ripristino e tutela dei fondali e degli habitat marini. Questa misura comprende azioni su vasta scala per il ripristino e la tutela dei fondali e degli habitat marini, finalizzate a invertire l'attuale tendenza al degrado di tali ecosistemi. Le azioni specifiche da attuare devono comprendere lo sviluppo di un'adeguata mappatura degli habitat dei fondali marini e il monitoraggio ambientale. Al fine di garantire un'adeguata pianificazione e attuazione di misure di ripristino e protezione su larga scala, il sistema nazionale di ricerca e osservazione degli ecosistemi marini e costieri deve essere rafforzato. Devono essere inoltre potenziate le piattaforme di osservazione marina per aumentare la capacità tecnico-scientifica di monitorare l'ambiente marino e, in particolare, di valutare l'efficacia delle misure di protezione e gestione nell'ambito dello scenario del cambiamento climatico. Tali investimenti devono quindi consentire una mappatura completa e sistematica degli habitat sensibili nelle acque marine italiane, al fine di procedere al ripristino ambientale e alla designazione di zone protette, in linea con la strategia dell'UE sulla biodiversità del 2013 e con la direttiva quadro sulla strategia per l'ambiente marino. Ci si attende che questa misura non arrecherà un danno significativo agli obiettivi ambientali ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852, tenendo conto della descrizione degli interventi in questione e delle misure di mitigazione stabilite nel piano per la ripresa e la resilienza in conformità agli orientamenti tecnici sull'applicazione del principio "non arrecare un danno significativo" (2021/C58/01). Considerate le attività di ricerca previste sugli ecosistemi marini, la misura può comportare l'acquisto di attrezzature scientifiche e/o navi. In particolare, le navi di nuova costruzione utilizzeranno le***

tecnologie più avanzate disponibili, garantendo quanto più possibile la prevenzione e il controllo dell'inquinamento.”

La governance del Parco di Porto Conte, senza procedere né a monitoraggi e studi approfonditi né ad avviare una opportuna discussione pubblica né tanto meno promuovere un processo partecipativo per assumere una decisione secondo le forme democratiche previste, ha deciso autocraticamente di concentrare il finanziamento in via esclusiva per la sola installazione di campi boe attraverso il posizionamento di 125 gavitelli motivando, senza sufficienti studi e rilievi fattuali a supporto, che tale intervento sarebbe a protezione della *Posidonia oceanica* largamente presente nell'AMP, che, si dichiara, sarebbe altrimenti soggetta a impoverimento costante per effetto degli ancoraggi non sorvegliati.

In conseguenza dei finanziamenti pregressi il numero totale delle boe di ormeggio nell'AMP ascenderebbe così a oltre 200, per natanti e imbarcazioni da 10 e 24 metri di lunghezza e, in base al progetto in esame, perfino per navi e grandi yacht da 40, 70 e 100 metri proprio nel cuore di Porto Conte (baia delle Ninfe), che andrebbero ad aggiungersi alle strutture portuali già esistenti sulla costa di Alghero, determinando, di fatto, la creazione di un nuovo polo della nautica da diporto, fortemente attrattivo, progettato per lo stazionamento all'interno dell'Area Marina Protetta, anche nelle ore notturne. Mancando del tutto le dovute scrupolose precauzioni, in contrasto con quanto raccomandato dalle norme e orientamenti tecnici del PNRR, **riteniamo che le nuove infrastrutture produrranno sicuramente danni significativi agli obiettivi ambientali fondamentali.**

OSSERVAZIONI

A) VIOLAZIONI DI NORME PROCEDIMENTALI

Si **OSSERVANO** i seguenti mancati od erronei adempimenti procedurali:

- Solo casualmente, nella seconda metà di Agosto, si è potuto apprendere che ai primi del mese, era stato depositato e pubblicato presso il portale regionale uno Studio di Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA), per interventi di protezione di habitat nella ZSC ITB010042 Capo Caccia (Comprese le Isole Foradada e Piana) e Punta Giglio. Piano Nazionale Ripresa e Resilienza MER - Interventi 9, 10 e 11 "Attività di Protezione di habitat sensibili mediante la realizzazione di Campi Ormeggio nell'Area Marina Protetta di Capo Caccia - Isola Piana" CUP: I81G22000100001. Sia il Progetto di fattibilità tecnica ed economica, sia lo Studio di valutazione di Incidenza Ambientale con

la proposta di attivazione del procedimento di Valutazione appropriata (Livello II della VINCA) per la realizzazione di Campi Ormezzio risultano redatti dal Raggruppamento Temporaneo di Professionisti, Corrias-DPconsulting-Achenza-Lopez-Geomars (in seguito RTP).

- Nessun avviso della richiesta di avvio della procedura di VINCA è stato pubblicato nel sito del Parco Naturale Regionale di Porto Conte, anteriormente al 9 settembre 2024, data in cui, dopo ripetute segnalazioni e proteste nella pagina web del Parco è apparso un link, tuttora apparentemente consultabile, che dovrebbe indirizzare al progetto nel sito della Regione ma che conduce in realtà una pagina a cui si può accedere solo con password.
- Anche in questa occasione come si è sistematicamente verificato negli ultimi anni, l'Ente Parco non ha provveduto a dare notizia né a rendere pubblici gli atti del procedimento in gestazione dal 2023 al fine di garantire il rispetto del diritto di accesso alle informazioni dei cittadini e ad assicurare il coinvolgimento dell'intera comunità locale nei processi decisionali.
- Gli elaborati per la VINCA resi pubblici il 7 agosto 2024 sul sito della Regione risultavano largamente lacunosi, né sul sito istituzionale dell'Ente Parco veniva data notizia dell'attivazione della procedura.
- Solo a seguito di molteplici note, inviate dalle Associazioni ambientaliste e da singoli cittadini all'Assessorato regionale dell'Ambiente, con le quali si segnalavano le irregolarità procedurali, in data 6 settembre 2024 venivano pubblicati nel sito istituzionale della Regione gli elaborati progettuali in forma esaustiva.
- Fin dalla fase iniziale del procedimento di VINCA è stato segnalato un apparente vizio di legittimità. Sul sito del Servizio VIA della RAS figurava, come proponente, l'RTP che aveva redatto il progetto e non l'Ente Gestore del sito Natura 2000. All'indomani della segnalazione contenuta nelle istanze di cui al comma precedente, l'anomalia veniva sanata.
- Appare, comunque, singolare che il Parco in qualità di Ente proponente, con determinazione del 02.08.2024 n.629 del suo Direttore, senza attendere l'esito della VINCA da parte del Servizio VIA della RAS in qualità di Autorità competente nonché Ente di Controllo sul progetto di fattibilità, abbia indetto la Conferenza di Servizi decisoria, in forma semplificata e in modalità asincrona, al fine di acquisire pareri, intese, concerti, nulla osta ecc. necessari al rilascio dell'autorizzazione per l'esecuzione del progetto definitivo dei suddetti campi boe.
- In particolare **SI OSSERVA** che nel Dispositivo della sopra citata Determina si fa riferimento alla convocazione di una Conferenza di Servizi decisoria intesa ad acquisire atti amministrativi propedeutici al rilascio del titolo autorizzativo per “**l'esecuzione del progetto definitivo**”, mentre allo stato attuale della procedura risulta pubblicato solo un “**Progetto di fattibilità tecnico-economica**”.

- **SI OSSERVA** ancora che nel Preambolo della medesima Determinazione viene citato un Accordo ex art. 15 della L. 241/1990 e ss.mm.ii. stipulato tra l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), quale soggetto attuatore, e l'Azienda Speciale Parco di Porto Conte, Ente Gestore dell'AMP Capo Caccia – Isola Piana, in qualità di soggetto realizzatore, di cui non si indica la data di stipula né nella documentazione presentata per la VINCA, né nella sopracitata delibera direttoriale n.629 del 2.08.2024. Tale documento, peraltro, non risulta presente tra la documentazione resa pubblica nel procedimento di VINCA, né all'albo pretorio dell'Ente Parco, mentre appare necessario conoscerne i contenuti e le finalità nell'ambito della presente procedura di VINCA al fine di verificarne la coerenza e la compatibilità con gli obiettivi che il Progetto di fattibilità tecnico-economica si propone di conseguire.
- Si fa presente che il progetto della installazione di boe all'interno dell'Area Parco e dell'AMP è stato redatto in assenza della Pianificazione generale e della preventiva intesa col Comune interessato, previste dalla Delibera di Giunta Regionale n. 28/45 del 24.6.2011 (Atto di indirizzo interpretativo e applicativo in materia di gestione delle concessioni nei porti di interesse regionale, nelle more dell'approvazione dei Piani regolatori Portuali, e nel mare territoriale).

B) VIOLAZIONI DI NORME SUL PROCESSO PARTECIPATIVO

Con riferimento al precedente punto si evidenzia che ancora una volta l'Ente Parco ha inteso attuare una strategia volta ad accentrare il processo decisionale nel vertice aziendale, attraverso le seguenti modalità:

- a) violando, almeno inizialmente, l'obbligo della tempestiva pubblicizzazione degli atti procedurali;
- b) non ottemperando all'obbligo di rendere nota, sul sito del Servizio VIA della RAS (Ente competente), la completa documentazione progettuale;
- c) impedendo la partecipazione dei cittadini e il contributo della collettività ai processi decisionali.

A rafforzare quanto sopra segnalato contribuisce la modalità con cui presso il portale della Regione è stato presentato e pubblicato lo Studio per l'attivazione della procedura di VINCA che per diversi giorni figurava come richiesta dall'RTP in apparenza quale soggetto proponente facendo supporre che il Parco potesse assumere il ruolo di **Autorità Competente Delegata** in materia di Valutazione d'Incidenza Ambientale quando invece, in forza delle disposizioni contenute nella Delibera della Giunta Regionale n.27/87 del 10 agosto 2023, la competenza del procedimento resta rigorosamente in capo al Servizio VIA della Regione nel caso in cui si verifichi come nella fattispecie in esame che l'Ente proponente coincida con l'Ente gestore. D'altra parte il rischio di una pesante emarginazione

degli Stakeholders dalle procedure di partecipazione appare evidente nella modalità di indizione della Conferenza di Servizi in notevole anticipo rispetto agli esiti della procedura di VINCA. In tal modo le Amministrazioni chiamate a pronunciarsi non solo non possono avere contezza del risultato della V.INCA, che peraltro in caso di parere negativo renderebbe superflua la Conferenza stessa, ma non possono nello stesso tempo venire a conoscenza delle Osservazioni formulate dagli Stakeholders, atteso che questi ultimi risultano esclusi dall'ambito procedimentale della Conferenza di servizi.

È appena il caso di ricordare che l'art. 6, paragrafo 3, seconda parte della 92/43/CEE prevede che le Autorità nazionali competenti diano il loro consenso su un piano o progetto, soltanto dopo aver avuto la certezza che esso non pregiudicherà l'integrità del sito in causa e, se del caso, dopo aver acquisito i pareri e le osservazioni emersi dalla consultazione pubblica.

Nell'applicazione delle citate disposizioni si deve tenere conto di quanto espresso dalla Corte di Giustizia Europea, che nella sentenza C-243/15 non esita a precisare che "l'art. 6 (3) della DH deve essere letto in combinato disposto con l'art. 6, paragrafo 1, lettera b) della Convenzione di Aarhus, quale strumento che costituisce parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'UE". La Corte di Giustizia Europea non solo ha pertanto riconosciuto il diritto alla partecipazione del pubblico alle procedure attuate ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva Habitat, ma ha anche stabilito che le decisioni ad esse correlate rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 9, paragrafo 2, della Convenzione di Aarhus, garantendo pertanto l'accesso alla giustizia su tali provvedimenti come, ad esempio, in merito all'adeguatezza delle conclusioni delle valutazioni condotte.

In particolare l'Allegato C alla citata Delib. G.R. n. 27/87 del 10.8.2023 nei punti riguardanti le osservazioni del pubblico, richiama le seguenti prescrizioni:

- a) Sia per la V.I.A. che per la V.A.S., il D.Lgs. 152/2006 e s.m.i, stabilisce l'inclusione nello studio preliminare ambientale (procedure di verifica di assoggettabilità a V.I.A.) e nello studio di impatto ambientale (procedure di V.I.A.) e nel rapporto ambientale (procedure di V.A.S.) degli elementi necessari ad una compiuta valutazione della significatività degli effetti (incidenza) sui siti Natura 2000, che consenta all'Autorità competente di accertare il rispetto delle finalità e delle misure di conservazione stabilite per i siti interessati. L'evidenza pubblica dell'integrazione procedurale tra V.A.S. o V.I.A. e V.Inc.A. assicura l'informazione sin dalle prime fasi del procedimento e la partecipazione dei cittadini anche per gli aspetti relativi alla V.Inc.A., attraverso **la possibilità di esprimere osservazioni durante la fase di consultazione pubblica**. Pag. 8
- b) Ricevuta l'istanza, ove ritenuta completa, ovvero a seguito della regolarizzazione della stessa da parte del Proponente, l'Autorità competente delegata pubblica lo studio di incidenza e la documentazione depositata nel suo sito istituzionale, garantendo la possibilità di presentare eventuali osservazioni alla stessa entro 30 giorni a decorrere dal momento della pubblicazione online. Pag. 16

- c) Nel caso in cui l'**Autorità competente delegata richieda integrazioni** o venga modificata la proposta, i 30 giorni per presentare eventuali osservazioni alla stessa decorrono nuovamente dal momento in cui dette informazioni vengono rese disponibili al pubblico.

C) **OBBLIGO DELLA PIANIFICAZIONE**

Si evidenzia che

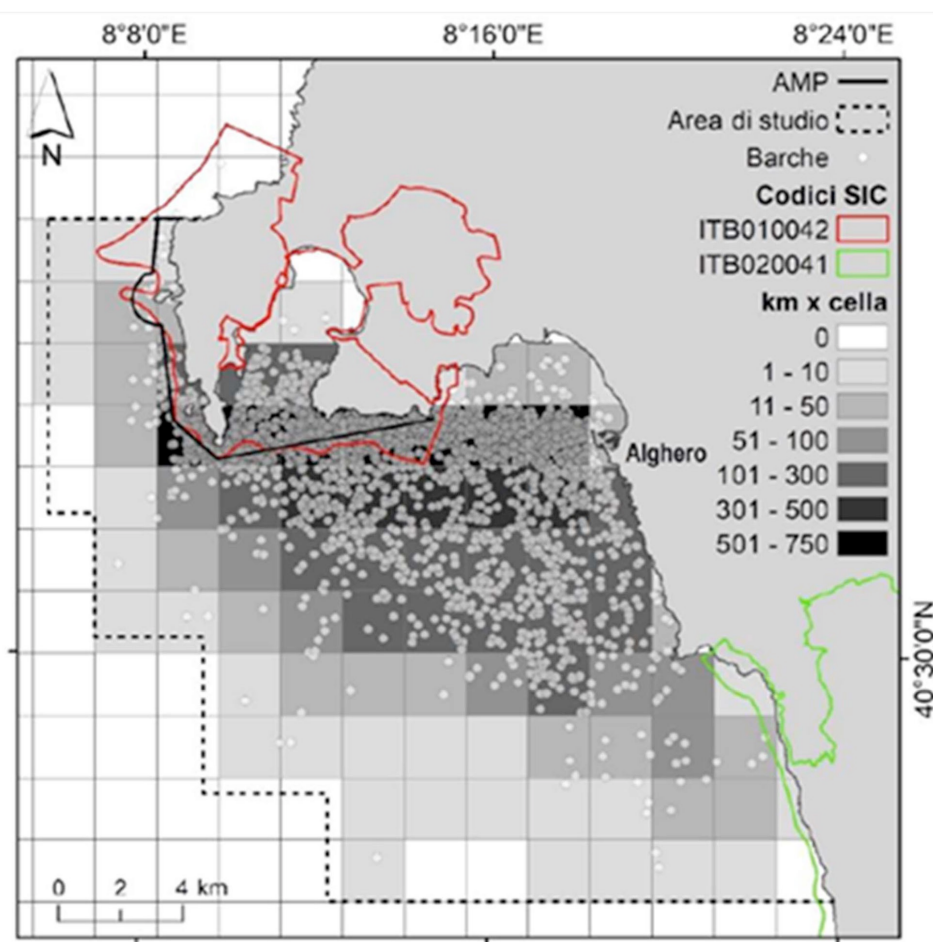
- Anche con quest'ultimo Progetto relativo alla Zona Speciale di Conservazione di Capo Caccia Isola Piana, come con quelli eseguiti o in corso di ultimazione, si continua ad operare in assenza dei necessari strumenti di Governance, (Piano del Parco, regolamento dell'AMP) in forza dei quali, in coerenza con la legge istitutiva, dovrebbero trovare definizione gli obiettivi specifici e le priorità, essere precisate le destinazioni d'uso, stabilite le modalità esecutive, ecc.
- Il Ministero non ha ancora approvato (e non risulta nemmeno proposto all'attenzione della Commissione Riserva, peraltro non ancora nominata) il prescritto "REGOLAMENTO DI ESECUZIONE ED ORGANIZZAZIONE DELL'AREA MARINA PROTETTA «Capo Caccia – Isola Piana» (fondamentale adempimento istituzionale dettato dall'articolo 28, comma 5, Legge 31 dicembre 1982, n. 979)".

Si OSSERVA che:

Nessuno degli strumenti gestionali normati prevede una strategia di tutela su vasta scala e così invasiva come quella prefigurata dal Progetto in esame che giunge a completare la realizzazione di ormeggi fissi per un totale di 215 gavitelli, che impegnano un'area pari a 11,83 ha, quando invece, a tenore del Piano, la protezione della posidonia deve essere assicurata dal divieto di ancoraggio e dalla individuazione programmatica delle aree idonee e non idonee all'ancoraggio. Tale strumento si è finora dimostrato efficace per due motivi. Da una parte la esiguità degli specchi acquei idonei dissuade i diportisti da una presenza massiva, dall'altra viene, di fatto, esclusa la presenza di imbarcazioni di stazza rilevante. In sintesi nel presente l'impatto antropico nell'AMP correlato alle imbarcazioni risulta contenuto e l'incidenza negativa sulla posidonia quasi nulla, come dimostrato dall'attuale stato di buona salute delle praterie.

Va precisato che al Progetto non è allegato alcuno studio della mobilità nautica stagionale, né un monitoraggio esperito nel corso degli anni, né eventuali immagini satellitari o stime numeriche sulle frequenze e sulla tipologia dei natanti. Nella Relazione generale "*a titolo esemplificativo si riporta*

un'immagine raffigurante i rilievi di mezzi nautici in movimento rilevati durante campagne di osservazione cetacei effettuate dall'associazione MareTerra Onlus durante il periodo 2015-2018”.



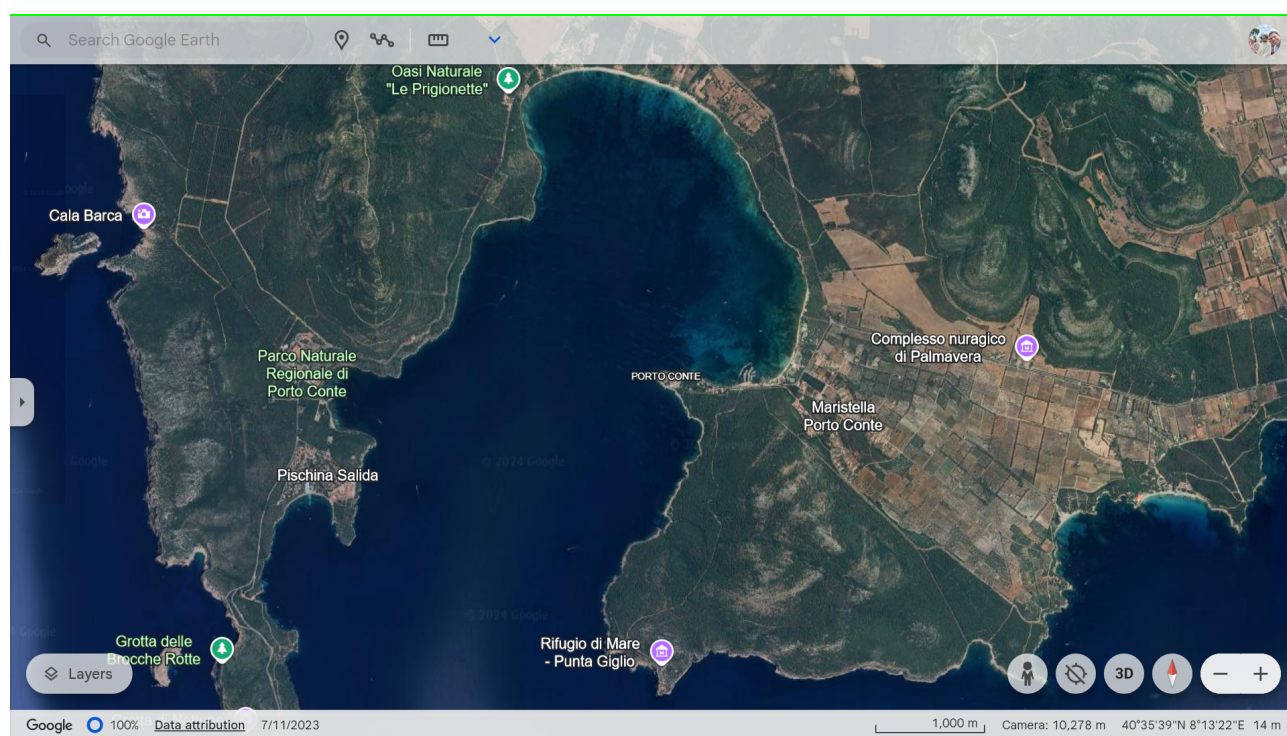
Punti di presenza imbarcazioni registrati periodo di indagine 2015-2018 (La Manna, G., Ronchetti, F., Perretti, F., Ruiu, A. (2020). Il traffico nautico nell'AMPCapo Caccia-Isola Piana: modellizzazione della sua distribuzione a fini gestionali. Report interno MareTerra Onlus – Environmental Research and Conservation 1:2020, 34pp

Si sottolinea che questa immagine, riportata anche nella seguente pubblicazione scientifica: La Manna, G., Ronchetti, F., Sarà, G., Ruiu, A. and Ceccherelli, G., 2020. Common bottlenose dolphin protection and sustainable boating: species distribution modeling for effective coastal planning. *Frontiers in Marine Science*, 7, p.542648 (<https://www.frontiersin.org/journals/marine-science/articles/10.3389/fmars.2020.542648/full>), illustra il traffico nautico cumulativo osservato nel corso del quadriennio 2015-2018 attraverso rilevazioni giornaliere visive effettuate su un'area di 400 km² nel periodo compreso tra aprile e ottobre (circa 120 rilevazioni/anno). La rilevazione è stata effettuata da due osservatori esperti che hanno scansionato, con l'ausilio di un binocolo, la superficie del mare in navigazione a una velocità dell'imbarcazione compresa tra 10 e 16 km orari. Le scansioni sono avvenute durante il giorno (dalle 9:00 alle 18:00), ogni giorno con una visibilità di oltre 3 miglia e con buone condizioni del mare (stato del mare ≤ 2 Douglas; forza del vento ≤ 2 Beaufort). Gli osservatori hanno contato le imbarcazioni, sia ormeggiate che in navigazione, incontrate entro 300 m durante il rilevamento, registrandone la posizione tramite GPS. Le imbarcazioni sono state

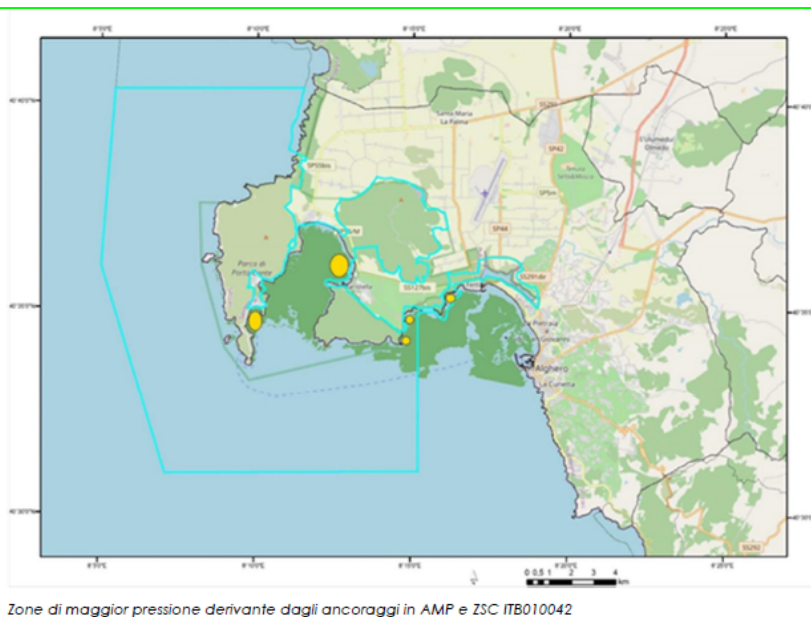
classificate come: imbarcazioni da diporto (gommoni, motoscafi, cabinati e barche a vela), imbarcazioni turistiche (imbarcazioni per escursioni/immersioni e traghetti turistici) e imbarcazioni da pesca commerciali.

Nel corso dell'intero quadriennio la sommatoria delle imbarcazioni avvistate (78% imbarcazioni da diporto; 14% imbarcazioni turistiche; 8% imbarcazioni da pesca commerciali) **è stata pari a 5.545**. Se si considera che tale numero deriva da tutti i giorni di osservazione (120 giornate per anno per 4 anni), **la media di traffico giornaliero di imbarcazioni nell'intera area della AMP nel periodo aprile-ottobre risulta pari a $5.545/(120 \times 4) = 11,55$** imbarcazioni. Nello stesso studio si osserva, inoltre, che la maggior parte delle imbarcazioni avvistate stazionavano in aree la cui profondità era compresa tra -60 e -20 m, indipendentemente dagli anni (si trattava, quindi, di imbarcazioni in transito e non all'ancora).

Tale valore è in linea con quanto si può osservare nell'immagine satellitare disponibile sul sito Google Earth, scattata in data 11 luglio 2023 (un periodo prossimo al picco stagionale del traffico nautico) che riporta una cinquantina di imbarcazioni, per la maggior parte in transito.



In una seconda immagine della Relazione generale vengono evidenziati, in colore giallo, i siti preferenziali storicamente utilizzati dal diporto per l'ancoraggio, ma entrambi i documenti *“non rappresentano situazioni allo stesso momento, ma devono essere interpretate come unità nautiche che si muovono per dirigersi nei porti di approdo o nei punti di ancoraggio preferenziali presenti nell'area vasta”*.



Come si afferma nella Relazione generale “*Allo stato attuale non si dispone di dati attinenti alle classi dimensionali delle imbarcazioni che frequentano l’AMP*” e la flotta delle imbarcazioni viene solo “*ragionevolmente stimata*”, **ma soprattutto con riferimento alla frequentazione e quindi ai mezzi in movimento non invece a quelli che vi stazionano.** Risulta in definitiva privo di fondamento il dato impressionistico di una presunta notevole domanda di ancoraggi e ormeggi conseguente all’intenso traffico nautico che già oggi graverebbe sulla baia.

I campi boe favoriscono una permanenza più prolungata delle imbarcazioni nel sito e, conseguentemente, il rilascio di liquami, rifiuti, idrocarburi ecc. in un ambito circoscritto, ragion per cui il numero dei campi ormeggio è in funzione, non solo del numero e dalla tipologia di unità da diporto che vi affluiscono ma, soprattutto, della capacità portante dell’area stessa. Si evidenzia che non esiste allegato al progetto uno studio statistico che sia studio multitemporale su tali aspetti.

In conseguenza può dirsi che i campi boe, realizzati al di fuori di una cogente logica progettuale supportata da dati certi, invece che risolvere il problema degli ancoraggi finirebbero con l’indurre un incremento esponenziale del caotico traffico nautico, determinerebbero la presenza, finora inesistente, di grandi imbarcazioni, con conseguenti problemi legati all’incremento dell’inquinamento e dei rischi ambientali connesso alla eventualità di incidenti nautici. Quest’ultima tipologia di imbarcazioni, attualmente assente nella rada di Porto Conte, vi sarebbe di fatto richiamata dalla possibilità di ormeggio durante le ore notturne, con il risultato di rendere la baia delle ninfe un porto naturale con stazionamento di lungo periodo.

Peraltro sussistendo il divieto della balneazione all'interno dei campi boe (D.P.R. del 15 febbraio 1952, n.328 e segg.), i diportisti finirebbero per optare per l'ancoraggio libero, a meno che non si voglia nel seguito limitare all'interno dell'AMP la possibilità di stazionamento al solo ormeggio, con conseguente interdizione di fatto della balneazione in tutto il perimetro dell'AMP.

Tali scelte, che condizionerebbero abitudini e fruizioni da parte delle Comunità locali, andrebbero comunque preventivamente dichiarate e condivise con le stesse.

In conclusione, potrebbe essere utile a titolo di confronto far riferimento al non lontano Parco Nazionale dell'Asinara, la cui AMP copre una superficie di 10.732 ha a fronte di quella dell'AMP di Porto Conte che si estende per soli 2.631 ha. In tutto lo specchio acqueo dell'AMP Asinara sussiste per decreto ministeriale il divieto di ancoraggio. Nonostante tale disparità di condizioni nella seconda sono state installate n. 60 boe destinate agli operatori collettivi e n. 60 boe per diportisti. In sintesi, 120 boe assicurano la protezione degli habitat che si estendono su di una superficie 4 volte maggiore e soddisfano le esigenze del turismo nautico, pur sussistendo il vincolo del divieto di stazionamento al di fuori degli ormeggi.

D) IMPATTI AMBIENTALI INSPIEGABILMENTE ESCLUSI DALLO STUDIO

Dall'esame dello Studio di Valutazione d'Incidenza Ambientale si rileva la totale assenza dell'analisi d'incidenza dei seguenti impatti derivanti dall'utilizzo e dall'attività di gestione delle boe:

a) Impatti luminosi indotti dagli ormeggi e dall'incremento degli stazionamenti notturni

Le imbarcazioni e gli yacht ancorati o ormeggiati alla boa hanno una illuminazione sia a prua che a poppa che deve segnalare la lunghezza del natante, insieme ad altre luci che illuminano il perimetro della passeggiata. I megayacht inoltre hanno luci subacquee che sono presenti in tutta la parte sommersa. Nelle altre imbarcazioni le luci subacquee sono presenti a poppa.

b) Impatti acustici diurni e notturni prodotti da generatori di corrente e dalle attività umane che si svolgono negli yacht

Gli yacht più grandi sono dotati di diverse tipologie di giochi d'acqua che producono rumore. Una delle principali fonti di rumore sottomarino nelle zone costiere è il traffico di imbarcazioni da diporto. Le imbarcazioni da diporto generalmente producono rumore nelle frequenze inferiori a 1000 Hz; questa gamma di frequenza rientra nella capacità uditiva di molte specie di pesci. L'impatto del rumore delle imbarcazioni sul comportamento dei pesci è stato generalmente trascurato, con pochissime eccezioni, probabilmente a causa della difficoltà di collegare le attività umane a specifici cambiamenti nel comportamento animale. La maggior parte degli studi su questo argomento è stata

condotta in condizioni di laboratorio controllate, che consentono una raccolta di dati più dettagliata e accurata rispetto agli studi sul campo. Tuttavia, è necessario prestare attenzione quando si estrapolano i risultati a situazioni del mondo reale, perché le condizioni di cattività possono rappresentare un ambiente altamente semplificato e artificiale. Si riporta, a titolo di esempio, uno studio condotto proprio nell'AMP "Capo Caccia – Isola Piana", che ha messo in evidenza l'impatto del rumore sottomarino prodotto dalle imbarcazioni da diporto sul comportamento sociale della corvina (*Sciaena umbra*) (La Manna, G., Manghi, M., Perretti, F. and Sarà, G., 2016. Behavioral response of brown meagre (*Sciaena umbra*) to boat noise. *Marine Pollution Bulletin*, 110 (1), pp. 324-334).

c) **Impatti termici**

I generatori di corrente vengono tenuti accesi tutto il giorno e l'acqua di raffreddamento viene rilasciata in mare a temperature elevate. Più è grande lo yacht più acqua calda viene prodotta.

I motori hanno necessità di essere raffreddati e, come i generatori, immettono in mare acque a temperatura elevata.

Anche l'impianto di condizionamento dell'aria interna ha necessità di essere raffreddato con immissione in mare di acque non a temperatura elevata ma comunque superiore a quella del mare.

d) **Impatti chimici**

Non risulta valutata l'incidenza delle trasformazioni indotte dai campi boe (per qualità e dimensione delle imbarcazioni) sulla qualità chimica delle acque marine, specie quelle pompate per il raffreddamento dei motori, generatori di corrente e impianti di condizionamento e rilasciate in mare.

Gli yacht più grandi hanno un impianto di depurazione Hammam che tritura, macera e clora con Cl 14-15%. Le acque vengono scaricate anche quando gli yacht sono all'ancora o ormeggiati a una boa.

Gli yacht più piccoli hanno sistemi di depurazione meno sofisticati ma immettono anch'essi le acque nere in mare.

e) **Impatto batteriologico**

Non risulta affrontato il problema dell'intorbidimento marino e della qualità batteriologica delle acque grigie e nere rilasciate dai natanti nelle aree circostanti le boe.

f) Impatto da onde elettromagnetiche

Tutti gli yacht sono dotati di sistemi radar che rimangono accesi anche quando sono ormeggiati alle boe producendo onde elettromagnetiche.

Sono da segnalare, inoltre, i sistemi sonar in uso in tutte le imbarcazioni sia come ecoscandagli/profondimetri che per il rilevamento della presenza di pesci. Tali impatti non sono neppure presi in considerazione.

g) Impatto dovuto all'effetto cumulativo

Vi sono già 91 boe presenti nella baia, 300 posti barca della base nautica di Porto Conte, 120 del porticciolo di Tramariglio, mentre il porto di Alghero ha attualmente 2200 posti barca, e quello di Fertilia 250.

Nella relazione dal titolo Studio di Valutazione di Incidenza Ambientale per interventi di protezione di habitat nella ZSC ITB010042 Capo Caccia (Comprese le Isole Foradada e Piana) e Punta Giglio non viene tenuta in considerazione la ZPS Capo Caccia ITB ITB013044 benché i campi boe Olandese, Rosso e Lazzaretto ricadano all'interno della ZPS e per raggiungere i campi boe Porto Conte e Le Ninfe è necessario attraversare parte del tratto di mare incluso nella ZPS.

h) Studio delle correnti marine

Nella VINCA non è riportato uno studio delle correnti marine nei vari periodi dell'anno all'interno e fuori della Baia di Porto Conte.

i) Impatti sulle specie incluse nell'All. 1 della Direttiva 2009/147 e nell'All. 2 della Direttiva 43/92.

La realizzazione di nuovi campi boe, peraltro non giustificati da studi recenti sulla loro reale necessità, possono essere causa di impatti per diverse specie incluse nell'All. 1 della Direttiva 2009/147 e nell'All. 2 della Direttiva 43/92.

Lo studio di VINCA del progetto in questione valuta gli impatti relativi alla fase di realizzazione con "incidenza assente o non significativa" ad eccezione del rumore che risulterebbe di incidenza bassa per gli Habitat di Direttiva, per l'avifauna e per i mammiferi (tabella 4.6.7.1. pag 108-109).

Per quanto concerne la fase di esercizio (tabella 4.6.7.2. pag. 109), tutti gli impatti vengono giudicati con "incidenza assente o non significativa".

Studi recenti evidenziano gli impatti reali su specie incluse nell'All. 1 della Direttiva 2009/147 e nell'All. 2 della Direttiva 43/92.

Premesso che la costa nord occidentale della Sardegna è classificata ad altissima sensibilità per gli uccelli marini in quanto rappresenta una delle aree di foraggiamento più importanti del Mediterraneo occidentale (Rapporto ISPRA/MASE), di seguito si elencano le specie ornitiche nidificanti nell'Area marina protetta Capo Caccia – Isola Piana che utilizzano quest'area per l'attività trofica e gli impatti derivanti dall'attività da diporto per ciascuna specie:

Berta maggiore, specie nidificante che ha importanti colonie riproduttive all'interno della Baia di Porto Conte (Falesia di Capo Caccia e di Punta Giglio) contemplata nell'Allegato I della Direttiva.

Berta minore, specie nidificante nelle falesie della penisola di Capo Caccia e isole adiacenti, specie SPEC 1, classificata come VU (vulnerabile) a livello europeo.

Impatti:

- Disturbo da traffico nautico in particolare durante i raduni serali (rafting) in prossimità delle colonie; Disturbo nelle attività di alimentazione
- Sottrazione di habitat trofico
- Disturbo da inquinamento luminoso

Berta delle Baleari, specie classificata a livello europeo come CR (*Critically endangered*),

Impatti:

- Sottrazione di habitat trofico (utilizza la costa ovest della Sardegna come area di alimentazione)

Uccello delle tempeste,

Impatti:

- Disturbo dovuto al traffico nautico
- Disturbo da inquinamento luminoso

Marangone dal ciuffo,

Impatti:

- Disturbo dovuto al traffico nautico
- Sottrazione di habitat trofico soprattutto per gli esemplari giovani che selezionano positivamente le acque costiere per la loro alimentazione.

Falco pescatore, specie attualmente classificata come EN (endangered) a livello Mediterraneo.

La specie ha ricolonizzato l'area a partire dal 2020 (Fozzi *et al.*, 2020). Attualmente conta due coppie che nel 2024 si sono riprodotte con successo. All'interno della baia di Porto Conte è presente un vecchio nido di questa specie che, in caso di un auspicato aumento del numero di copie, potrebbe essere riutilizzato.

Impatti:

- Sottrazione di habitat trofico. In condizioni meteo marine avverse il Falco pescatore utilizza la Baia di Porto Conte per le sue attività trofiche
- Disturbo dovuto al traffico nautico. La specie è particolarmente sensibile al turismo nautico.

Mammiferi marini

L'Area marina protetta "Capo Caccia – Isola Piana" è interessata dalla presenza di alcune specie di Cetacei tra cui Balenottera comune, Stenella striata, Delfino comune e Tursiope.

L'incremento di traffico nautico determinato dalla maggiore disponibilità di boe di ormeggio avrebbe un impatto negativo sulle popolazioni di cetacei presenti nell'area con particolare riferimento al Tursiope che frequenta maggiormente le acque costiere che vengono inoltre utilizzate come aree di *nursery* da parte delle femmine e sono pertanto di vitale importanza per la sopravvivenza di questa specie nell'area. Una dettagliata analisi degli habitat frequentati e dell'impatto del traffico nautico sul Tursiope nelle acque dell'Area Marina Protetta di Capo Caccia Isola Piana è stata fatta da La Manna *et al.* (2020).

Tursiope - *Tursiops truncatus*

Considerato una specie vulnerabile dalla Lista Rossa IUCN e una specie prioritaria della Direttiva Habitat dell'UE. Per la sua protezione sono stati ampliati i sic marini delle AMP sarde compresa l'AMP Capo Caccia – Isola Piana

Impatti

- Rumore provocato dal traffico dei natanti
- Rumore provocato dai natanti ormeggiati nelle boe

A tal riguardo, lo stesso Piano di Gestione della ZSC ITB010042 Capo Caccia (con le Isole Foradada e Piana) e Punta del Giglio, nella scheda Azione RE1, afferma “ *“Il rumore subacqueo di origine umana è uno tra le più importanti fonti di alterazione ambientale per gli ecosistemi marini e il suo controllo è stato incluso nelle regolazioni internazionali, compresa la Marine Strategy Framework Directive....Omissis.. Le aree costiere maggiormente utilizzate dalla specie *Tursiops truncatus* sono intensamente trafficate. All'interno della baia di Porto Conte è stata registrata una media di 16 ± 15*

barche/h e un massimo di 56 barche/h. Le imbarcazioni a motore rappresentano inoltre la principale causa di inquinamento acustico nell'area. Omissis"

La scheda Azione **MR3** dello stesso Piano di Gestione, sempre riguardo all'impatto del traffico dei natanti a motore sul Tursiope, dopo aver quantificato il traffico dei natanti e l'inquinamento rumoroso da esse prodotto, afferma *"Omissis... Da questo punto di vista, per proteggere e preservare l'ambiente marino, garantendo la sostenibilità dello sfruttamento turistico dell'area, il traffico marittimo e il rumore subacqueo dovrebbero essere oggetto di monitoraggio"*.

Dato quindi per scontato quanto affermato dal Piano di gestione della ZSC ITB010042 Capo Caccia (con le Isole Foradada e Piana) e Punta del Giglio, relativamente all'inquinamento da rumore subacqueo di origine umana, si rileva quanto segue:

- Nella Relazione di VINCA non si fa riferimento alcuno agli effetti cumulativi che l'aumento del traffico di natanti, tra cui anche grandi yacht, potrà determinare sulle specie di Cetacei presenti all'interno della baia di Porto Conte con particolare riferimento al Tursiope
- Non vengono indicate forme di mitigazione relativamente all'inquinamento da rumore subacqueo
- Non vengono indicati eventuali monitoraggi sull'inquinamento da rumore subacqueo provocato dal traffico dei natanti all'interno della baia di porto Conte posteriori al 2018.

L'effetto del disturbo da rumore all'interno del sito è stato recentemente studiato in relazione al comportamento di *Sciaena umbra*. I risultati hanno evidenziato che il rumore causato dalle imbarcazioni incrementa i comportamenti di fuga e di intanamento (La Manna et al. 2016).

Chiroterri.

Si evidenzia che l'area interessata dal progetto è caratterizzata dalla presenza di ben 18 specie di Chiroterri.

Tra queste, sei specie, Rinolofo di Mehelyi, Ferro di cavallo minore, Vespertilio di Capaccini tutti e tre classificati nella Lista Rossa Nazionale dei Vertebrati come EN (Minacciati) e Miniottero di Schreiber, Ferro di cavallo maggiore, Vespertilio maghrebino, classificati nella Lista Rossa Nazionale dei Vertebrati come VU (Vulnerabili), tutte le specie incluse nell'All. IV della Direttiva Habitat, sono strettamente legate all'habitat costiero 1240 "Coste con vegetazione a *Limonium* ssp. endemici" come si evince da Mucedda *et al.* (2022). Va rimarcato, inoltre, che gli habitat costieri e le falesie giocano un ruolo importante come aree di alimentazione per le popolazioni insulari di chiroterri (Ancillotto et al., 2014).

Impatti:

- Inquinamento luminoso

- Inquinamento acustico

In conclusione si **OSSERVA** che:

L'installazione del campo boe amplierebbe gli effetti negativi degli impatti ambientali indotti dall'incremento del traffico nautico.

E) OSSERVAZIONI RELATIVE ALLE PROBLEMATICHE ARCHEOLOGICHE

Nei resoconti dei risultati delle prospezioni subacquee nelle aree individuate per il posizionamento dei campi boe, emergono contrastanti pareri tra la Relazione generale e la Relazione Archeologica che lasciano perplessi sullo svolgimento delle prospezioni archeologiche o almeno sulle valutazioni discordanti che risultano riportate nella Relazione generale (All. 01 pag.17):

“Contestualmente alla redazione del progetto si è reso necessario eseguire i necessari sopralluoghi per la Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico Subacqueo. Le verifiche eseguite non hanno reso necessaria la modifica dei punti di installazione previsti in progetto. In fase esecutiva, la Stazione Appaltante, provvederà ad incaricare un professionista Archeologo subacqueo che svolga, prima alla posa in opera dei punti di ormeggio, le attività di sorveglianza Archeologica che verranno eventualmente richieste dalla Soprintendenza in Conferenza dei Servizi” mentre nelle conclusioni a proposito delle prospezioni subacquee (All. 05 pag. 53) firmate in data 25.07.2024, si legge: *“In base agli esiti emersi dal presente studio possiamo della documentazione analizzata ed alle considerazioni su espresse, dell'alto potenziale storico archeologico del fondale della baia di Porto Conte e del suo paesaggio costiero è possibile per la tipologia dei lavori in oggetto, un rischio archeologico alto. Nella relazione archeologica, in base alle considerazioni su espresse, è stato messo in evidenza il rischio/impatto delle opere e sono state evidenziate le motivazioni che portano a tali conclusioni. Nelle 'schede intervento' per ciascun singolo areale di intervento si è specificato, e riportato poi nella cartografia del template Gis GNA, la situazione per ciascun areale di intervento: carta della visibilità, del potenziale, del rischio, del potenziale e carta distribuzione e potenziale MOSI. L'attribuzione di un rischio alto è dovuta sia alla tipologia di fondale necessaria per il posizionamento della zavorra di ancoraggio che delle viti di infissione, alla mancanza di visibilità di una buona parte del fondale prospezionato, al fatto che i punti di posizionamento delle boe di ormeggio siano stati delocalizzati da tutti gli areali prospezionati, dal fatto di aver dovuto utilizzare i dati del progetto PAF 2022 per un vasto areale ad alto potenziale archeologico ed alla possibilità di dover, in sede di posizionamento definitivo delle zavorre di ancoraggio, modificare il punto di posa anche se sempre nell'areale limitrofo.”*

F) SOSTENIBILITÀ DELL'INTERVENTO

Se si assumono a riferimento gli Accordi stipulati dalle A.M.P. con ISPRA nell'ambito della **Missione 2** rivoluzione verde e transizione ecologica, **componente 4** tutela del territorio e della risorsa idrica, **investimento 3.5** ripristino e tutela dei fondali e degli habitat marini, in essi viene premesso che:

“Le azioni specifiche da attuare devono comprendere lo sviluppo di un'adeguata mappatura degli habitat dei fondali marini e il monitoraggio ambientale. Al fine di garantire un'adeguata pianificazione e attuazione di misure di ripristino e protezione su larga scala, il sistema nazionale di ricerca e osservazione degli ecosistemi marini e costieri deve essere rafforzato”.

Nell'ambito degli stessi Accordi le attività che si intendono porre in essere devono prevedere che la scelta dei campi ormeggio derivi da considerazioni relative alla conservazione degli habitat in relazione alla pressione da nautica da diporto. **A tal fine il Soggetto attuatore deve individuare il numero e dimensionamento dei campi ormeggio da collocare in ciascun sito sulla base del numero e della tipologia delle unità da diporto che vi affluiscono e alla capacità portante dell'area stessa. Viene altresì prescritto che le scelte tecniche e gestionali per la collocazione del nuovo campo ormeggio siano eseguite sulla base di una conoscenza approfondita delle caratteristiche dei fondali, correntometriche e geomorfologiche, oltre che una valutazione dell'andamento dei flussi diportistici e turistici.**

Nel caso in esame l'unica motivazione addotta dall'Ente Parco per giustificare l'intervento è quella della tutela della prateria di *Posidonia oceanica* nei confronti degli ancoraggi da parte delle imbarcazioni che sostano all'interno dell'AMP. In merito vi è da precisare che negli anni 2015-2016 sono stati collocati n. 23 gavitelli all'interno dell'AMP, dei quali n. 3 dedicati ai diving nell'area di Punta Giglio, n. 9 alle imbarcazioni da traffico e n.11 al diporto, questi ultimi nello spazio acqueo di Porto Conte.

Nell'anno 2024 sono stati previsti due interventi, di cui uno è quello in esame con la installazione di n.125 punti di ormeggio distribuiti lungo la costa che va da Porto Conte a Punta Negra, mentre l'altro prevede n.7 punti di ormeggio in prossimità di Punta Giglio e n. 61 punti di ormeggio distribuiti in campi boe localizzati tra Capo Caccia e Punta del Dentul. Di quest'ultimo intervento non sono stati pubblicati sul sito del Parco gli elaborati di progetto, non risulta attivata la procedura di VINCA e non risulta sia stata richiesta l'autorizzazione paesaggistica.

È del tutto evidente che la tutela dei posidonieti italiani, l'habitat marino più esteso ed ecologicamente importante del Mediterraneo, non può essere relegata a provvedimenti locali e particellari come quelli prefigurati da una indiscriminata realizzazione di campi boe. Occorrerebbe una legge nazionale che vietasse con chiarezza l'ancoraggio di qualsiasi mezzo nautico sulle praterie di posidonia (salvo

situazioni di emergenza). La stessa legge dovrebbe elencare le tipologie di attrezzi da pesca consentiti sulle praterie, dare disposizioni sul passaggio di condotte e cavi sulle praterie, aggiornare le mappature, normare con attenzione i lavori portuali o altre opere che possano avere interferenze, finanziare programmi di ripristino delle praterie ove danneggiate (soprattutto per mitigare erosione costiera e cambiamento climatico). Vale la pena ricordare che un ettaro di prateria di *Posidonia oceanica* ha la capacità di fissare la stessa quantità di carbonio dall'atmosfera di 17 ettari di foresta amazzonica incontaminata (con una permanenza sul fondale stimata in 6000 anni, quindi un effetto molto più prolungato nel tempo rispetto ad una foresta terrestre).

In assenza di tali disposizioni generali e, soprattutto, in mancanza di un Piano del Parco che disciplini quali attività nell'area protetta si possano svolgere e che disciplini altresì le modalità di realizzazione di campi boe, accade inevitabilmente che tali opere si eseguano in modo non coordinato, finendo non solo per non risolvere il problema, ma per indurre effetti negativi amplificati rispetto a quelli conseguenti all'ormeggio selvaggio. È facile, ad esempio, ipotizzare un abnorme incremento del traffico nautico, della stazza delle imbarcazioni interessate e della durata degli stazionamenti, ma anche la prevedibile tendenza delle imbarcazioni non ormeggiate alle boe ad ancorarsi sulla posidonia, considerata la riduzione della disponibilità degli areali a fondo sabbioso.

È, dunque, necessario interrogarsi sulla effettiva necessità di un così cospicuo numero di ormeggi, sulla reale capacità di soluzione dei problemi, sugli impatti negativi indotti.

Al momento attuale il Parco dispone soltanto di due strumenti gestionali nell'ambito dei quali dovrebbe trovare collocazione l'intervento: il Piano di Gestione del SIC e il Disciplinare attuativo dell'AMP (DM 20 settembre 2002).

Per quanto riguarda il primo, al punto 10.5 sono riportate le due seguenti Schede di Azione:

AZIONE IA1. Individuazione di punti di ancoraggio in aree a bassa sensibilità ambientale.

Localizzazione ed eventuale stralcio cartografico

Le aree potenzialmente dedicate alla sosta con ancoraggi sono da distribuire nelle zone di fondo sabbioso o roccioso dove non vi siano praterie di fanerogame marine.

Habitat e specie comunitari interessati dall'intervento

Le aree candidate per gli ancoraggi ricadono su fondi molli infralitorali riconducibili a biocenosi delle sabbie fini ben calibrate, che costituiscono le superfici più ampie, e biocenosi delle sabbie medie dei canali intra matte, che rappresentano delle soluzioni di continuità nella prateria a *Posidonia oceanica*.

In entrambi i casi l'Habitat di riferimento è il 1110 - Banchi di sabbia a debole copertura permanente di acqua marina.

Descrizione dello stato attuale e contestualizzazione dell'azione nel Piano di gestione

È quindi importante prevedere la messa in opera di ancoraggi fissi per le attività di immersione, che agiscono su aree particolarmente sensibili. Il danno da ancoraggio per il diporto può essere ridotto sia con la creazione di campi boe che con la segnalazione di aree idonee (prive di habitat sensibili, come i fondi sabbiosi) e non idonee all'ancoraggio (per la presenza di habitat e organismi sensibili), anche attraverso la creazione di applicazioni mobili.

Descrizione dell'azione

Alla individuazione di massima delle aree candidate, secondo i criteri indicati in precedenza, segue una mappatura di dettaglio, allo scopo di fornire indicazioni puntuali dello stato dei luoghi ed eventualmente ridefinire i confini, il numero e il posizionamento delle aree. Sulla base delle nuove acquisizioni, disponendo di dati sul numero e le dimensioni medie dei mezzi nautici che frequentano l'area, è possibile stimare sia il carico massimo di mezzi nautici, sia le massime condizioni di vento e altezza dell'onda compatibili con l'ancoraggio in sicurezza; è, infatti, indispensabile stabilire dei limiti oltre i quali si rende necessario il ricovero in porto.

AZIONE IA2. Predisposizione di punti di ormeggio in aree a bassa sensibilità ambientale.

Localizzazione ed eventuale stralcio cartografico

Dovrebbero essere coinvolti nell'azione tutti i siti di immersione e di particolare interesse turistico.

Habitat e specie comunitari interessati dall'intervento

I punti di ancoraggio ricadono su fondi rocciosi (habitat 1170).

Descrizione dello stato attuale e contestualizzazione dell'azione nel Piano di gestione

Lo stato di conservazione dei fondi rocciosi ricadenti nelle aree d'intervento è da ritenersi in generale equilibrio con le condizioni fisiche e climatiche del sito. Gli ancoraggi fissi eviterebbero il danneggiamento dei fondali e di organismi sensibili, avrebbe una positiva ricaduta sullo stato generale degli habitat marini infralitorali.

Descrizione dell'azione

Alla individuazione dei punti candidati, secondo le indicazioni espresse, segue una mappatura di dettaglio, allo scopo di fornire dati puntuali dello stato dei luoghi. Particolare cura, oltre che alla natura del fondo, deve essere posta nel rilevare l'altezza della colonna d'acqua, che deve essere adeguata rispetto al dimensionamento delle catenarie di ancoraggio e al posizionamento dei jumper. Ciascun ormeggio deve infatti essere composto da un sistema di ancoraggio al fondo, da stabilire in ragione della natura e stato del substrato, da un sistema di catenarie sospese dal fondo per mezzo di una boa sommersa (jumper) e da un sistema di ormeggio alla boa in superficie. Gli ormeggi fissi, ad esclusione degli ancoraggi sul fondo, **devono essere rimossi durante la stagione invernale e riposizionati l'estate successiva e richiedono, dunque, un adeguato piano di utilizzo e manutenzione.**

Il Disciplinare dell'AMP riporta più in dettaglio i vincoli legati all'ancoraggio ed all'ormeggio, la loro localizzazione e il loro numero.

A rafforzare tali linee di indirizzo gestionale concorrono **anche le disposizioni emanate dalla Regione Sardegna con DG n. 40/16 del 6 luglio 2016. In particolare l'allegato 3 alle pag. 2,3 e 4 riporta le modalità di "Gestione dei campi boe per l'ormeggio controllato delle imbarcazioni da diporto - indicazioni generali e specifiche tecniche".**

In particolare tra le Indicazioni generali si suppone per il campo boe "la disponibilità di ampie superfici idonee all'installazione di campi boe" e "l'impiego di aree in cui non siano presenti fondali a posidonieto, coralligeno e frequentate da specie di importanza comunitaria nonché l'alternanza temporale e spaziale di periodi di divieto e permesso di ormeggio. Infatti, i campi boe favoriscono una permanenza più prolungata delle imbarcazioni nel sito e, conseguentemente, il rilascio di liquami, rifiuti, idrocarburi ecc. in un ambito circoscritto"

Viene altresì prescritto che "Il numero dei campi ormeggio e dei relativi gavitelli da collocare in ciascun sito dovrà essere determinato in base al numero ed alla tipologia di unità da diporto che vi affluiscono ed alla capacità portante dell'area stessa".

Per quanto concerne la scelta della tipologia degli ormeggi viene precisato che "Al fine di determinare la tipologia di ancoraggio più idonea e il conseguente carico massimo sostenibile, operazione preliminare all'installazione di un campo boe è lo studio ed il mappaggio dei fondali interessati"

Per tali tipologie viene precisato che il sistema di ormeggio dovrà essere costituito da "sistemi compatibili con le caratteristiche dei fondali, assicurando il minore impatto ambientale in funzione della tipologia del fondale stesso". In particolare i sistemi componibili in cemento biocompatibile armato "sea-friendly" (tipologia in progetto) possono essere messi in opera solo su "fondali sabbiosi, molli o fangosi" riservando ai sistemi a vite alle altre tipologie di fondali.

Soprattutto viene prescritto che *“I gavitelli dovranno essere rimossi durante la stagione invernale per evitarne l’usura, verificarne le condizioni, effettuare la necessaria manutenzione ed essere installati nuovamente ad inizio della successiva stagione turistica”*.

In sintesi i tre strumenti normativi impongono che sia l’ancoraggio che l’ormeggio devono:

- a) interessare siti *“a bassa sensibilità ambientale”*, ovvero zone a fondo sabbioso o roccioso, e per quanto riguarda la creazione di un campo boe non può essere estensivamente concepita e consentita quale misura di approntamento di un sistema di protezione di habitat sensibili;
- b) la **tipologia dell’ancoraggio, vincolata alla natura del fondale**, deve essere compatibile con le caratteristiche dello stesso e non può essere dettata dalla tipologia del mezzo nautico;
- c) la **individuazione delle aree deve essere preceduta da una accurata mappatura** di dettaglio dei luoghi e dall’acquisizione dei dati sulle caratteristiche del traffico nautico;
- d) il **numero dei campi ormeggio e dei relativi gavitelli da collocare** in ciascun sito deve essere determinato in base al numero ed alla tipologia di unità da diporto che vi affluiscono ed alla capacità portante dell’area stessa;
- e) la **realizzazione di campi boe è giustificata dalla presenza di ampie aree idonee ai sistemi di ancoraggio** e quindi solo nei casi in cui non siano presenti fondali a posidonieto, coralligeno e frequentati da specie di importanza comunitaria; essi inoltre devono coesistere con l’alternanza temporale e spaziale di periodi di divieto e permesso di ormeggio;
- f) per l’ormeggio è **previsto l’obbligo di un piano di utilizzo e manutenzione** nonché la rimozione invernale delle boe ad esclusione degli ancoraggi sul fondo.

Si **OSSERVA** che:

- a) La **realizzazione dei campi boe, anziché risolvere i problemi connessi** al traffico nautico all’interno dell’AMP, ne acuirebbe la portata.
- b) La tutela della prateria di posidonia non trarrebbe alcun giovamento in conseguenza del presumibile incremento delle imbarcazioni sia in termini numerici che in relazione alle loro dimensioni.
- c) L’estensione dei campi boe, **il numero dei gavitelli, la localizzazione e la tipologia degli stessi non ottemperano alle previsioni ed alle disposizioni tecniche** contenute negli strumenti normativi posti a tutela degli habitat sensibili e tutelati.
- d) **Risultano assenti nello Studio di fattibilità i monitoraggi relativi** agli stazionamenti dei mezzi nautici distinti per tipologia e cronologia, necessari alla determinazione del numero di ormeggi. La documentazione riportata in progetto oltre che insufficiente appare fuorviante in quanto risulta riferibile ad archi temporali ampi e ad imbarcazioni in transito. Qualora dal Report esibito nello

Studio si dovessero desumere le barche in stazionamento giornaliero, se ne dovrebbe inferire un numero di natanti largamente inferiore ai previsti punti di ormeggio.

G) IMPATTI PAESAGGISTICI

Nelle argomentazioni apportate nella Relazione generale e nella Relazione Paesaggistica si parte da un presupposto fuorviante che, cioè, nel Golfo di Porto Conte sia oggi possibile ancorarsi liberamente, ovunque, a piacimento e che quindi con il progetto in questione si intenderebbe soltanto fare ordine e gestire opportunamente una già consistente presenza di imbarcazioni, attualmente registrabile, normalmente ancorate sulla prateria di posidonia, che il progetto intenderebbe proteggere. Occorre subito dire che nell'Area Marina Protetta esiste già un divieto di ancoraggio sulla prateria di posidonia e che il numero di imbarcazioni che sono quotidianamente presenti, anche nella stagione estiva, è assai inferiore al numero di boe che complessivamente si ha intenzione di posizionare. Il progetto, quindi, si configura chiaramente come offerta di una infrastruttura per l'ormeggio che tende a favorire un incremento della presenza di imbarcazioni.

Invece di mirare al necessario contenimento di queste ultime i campi boe in progetto (nuovo polo della nautica da diporto nella costa di Alghero) finirebbero per diventare attrattori di maggiori flussi nautici dentro la baia di Porto Conte, con conseguenti sicuri danni all'integrità del contesto, alle sue eccezionali vedute panoramiche e con un incremento di rischi per l'ambiente.

Va ricordato che il sistema costiero del Comune di Alghero, oltre a presentare una grande complessità ecosistemica possiede caratteri di altissimo valore ambientale e paesaggistico.

In particolare, **l'area costiera di Porto Conte, parte nell'omonimo parco naturale, è tutelata con vincolo paesaggistico (decreto legislativo n. 42/2004 e s.m.i.)** e con vincolo di conservazione integrale (legge regionale n. 23/1993). L'area è immediatamente contigua alla zona di protezione speciale –ZPS ITB013044 e nel sito di importanza comunitaria – SIC “*Capo Caccia (con le Isole Foradada e Piana) e Punta del Giglio*” (codice ITB010042), ai sensi delle direttive n. 92/43/CEE sulla tutela degli habitat e n. 09/147/CE sulla salvaguardia dell'avifauna selvatica.

Inoltre, con DM del 4 luglio 1966 (pubblicato sulla GU N. 325 del 27 dicembre 1966), avente ad oggetto “Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona panoramica del Comune di Alghero, l'intero territorio comunale di Alghero è assoggettato ad un provvedimento di dichiarazione di notevole interesse pubblico ai sensi della L.1497/1939 (ora art.134, lett. a) e 136, lett. d) del D.lgs 42/2004, che tutela sotto l'aspetto paesaggistico l'intero territorio dell'attuale Comune. Tale vincolo comporta la **necessità di acquisire l'autorizzazione paesaggistica anche per gli interventi**

ricadenti in prossimità della costa. Per effetto di tale provvedimento l'area risulta compresa negli elenchi (art. 4) delle località di cui ai nn.3 e 4 dell'art.1 della L.1497 del 29 giugno 1939.

Occorre evidenziare che i Beni paesaggistici indicati ai nn. 3 e 4 dell'art.1 della L.1497/39 (3. *i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale*; 4. *le bellezze panoramiche considerate come quadri naturali e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze*) sottendono il concetto di **“vaste località”** e che la tutela di tali Beni persegue il **“fine di impedire che le aree di quelle località siano utilizzate in modo pregiudizievole alla bellezza panoramica”**.

Non sussistono dubbi che l'intera baia di Porto Conte - per la oggettiva valenza dei suoi caratteri paesaggistici d'insieme e per la infinita molteplicità dei suoi punti vista panoramici, distribuiti pressoché a cerchio da terra intorno ad uno specchio **“lagunare”**, nonché viceversa anche dall'acqua, costituisca a scala vasta un bene culturale di ineguagliabile **“bellezza panoramica”**, oltre che uno scrigno di ricchezza ecosistemica.

Se è pur vero che la scheda d'Ambito n.13 è orientata alla descrizione prevalente dell'ambito costiero di terraferma per gli intrinseci limiti imposti al PPR dal dlgs.42/2004, si può senz'altro affermare che il perimetro del vincolo specifico imposto ai sensi della 1497/39 in una logica di salvaguardia e tutela del Bene culturale Paesaggio, **non si può certo arrestare alla battigia ma deve intendersi esteso (soprattutto nei casi di sviluppo costiero non in linea retta ma spaccatamente curvilineo) all'intero specchio acqueo “abbracciato” dalla costa, nella fattispecie l'intera baia di Porto Conte**, così come appare geograficamente limitata dai promontori di Capo Caccia e Punta Giglio. A tal fine giova ricordare l'esplicito riconoscimento riportato nel citato decreto di vincolo:

“...la zona predetta ha notevole interesse perché costituisce per la sua particolare bellezza sia veduta dal mare che da innumerevoli punti da terra accessibili al pubblico una serie di quadri naturali quanto mai suggestivi e sempre mutevoli nella cui stupenda cornice si inserisce l'abitato di Alghero antico e moderno...”

A più forte ragione si ricorda che, tra le motivazioni del vincolo riportate nel Verbale della Commissione, si legge che:

“Tutta la costa del comune algherese è di particolare bellezza e costituisce sia veduta dal mare che veduta da innumerevoli punti da terra una serie di quadri naturali da conservare intatti e da modificare con la più cauta oculatezza...”

Ai fini della nostra analisi giova evidenziare che ad una veduta ad impatto paesaggistico quasi nullo, quale quella fruibile all'attualità, conseguente alla ridotta presenza di natanti di stazza esigua e

confinati in aree circoscritte con fondali sabbiosi per il divieto di ormeggio sulla posidonia, con la realizzazione dei vari campi boe disseminati all'interno della rada si sostituirebbe una veduta panottica di imbarcazioni dalle multiformi dimensioni (di cui alcune comprese tra i 50 e i 100 mt) che impedirebbero la fruizione libera lungo l'intero perimetro della costa. Si verrebbe in tal modo a negare la percezione di un *continuum* marino naturale con la limitrofa fascia costiera non ancora selvaggiamente antropizzata, frammentando il libero specchio acqueo in una serie discontinua di quadri segnati da interferenze e cromaticamente deturpati per la presenza massiva dei natanti ormeggiati. In sintesi **si assisterebbe ad una sostituzione di paesaggio costituita da elementi tra loro incongruenti, mutevoli ai venti e frutto del caos diportistico.**

La Relazione paesaggistica allegata al progetto non fornisce alcun supporto utile all'analisi di tali impatti. Le foto inserite si riferiscono esclusivamente alle tipologie di ormeggio con il corredo di qualche immagine di singoli yacht. Non viene prodotto alcun rendering fotografico attraverso il quale sia possibile prendere coscienza del mutamento di percezione visiva registrabile da diversi punti di osservazione, a seconda della contemporanea, concentrata presenza o dell'assenza di un così rilevante numero di imbarcazioni all'ormeggio e di yacht di così potenziale lunghezza come quelli previsti dai campi boe progettati. L'unico rendering fotografico è quello di seguito riportato:

Simulazione di progetto e analisi della compatibilità rispetto all'inserimento dell'intervento nel contesto paesaggistico RELATIVO ALLE SOLE INFRASTRUTTURE DI ORMEGGIO (BOE)



Foto 3a – esempio di imbarcazione da diporto all'ancora



Foto 3b – esempio di imbarcazione da diporto ormeggiata alla boa

Non stupisce pertanto che a fronte di tanta carenza di analisi e di documentazione nel Paragrafo della Relazione paesaggistica dedicato alle mitigazioni ci si spinga ad affermare che *“la realizzazione di un sistema di punti di ormeggi regolamentati introduce una razionalità e renderà armoniosa la presenza delle navi da diporto rispetto alla precedente situazione in cui le stesse potevano ancorare liberamente negli stessi specchi acquei. L’inserimento ambientale degli interventi e la natura stessa dei materiali utilizzati garantiscono una mitigazione tale delle opere tale da rendere l’impatto visivo gradevole”*. Per poi concludere che *“comunque l’opera incide nel suo complesso sul sistema ambientale in misura molto moderata e tale da non arrecare alcuna sensibile alterazione alle condizioni preesistenti anche in ordine all’inserimento paesaggistico nel contesto territoriale esaminato e descritto*.

A sostegno delle argomentazioni sopra addotte, anche al di là del richiamo a un approccio della valutazione paesaggistica più coerente con i dettami del Dlgs 42/2004 e della L.1497/39, e con i contenuti nella declaratoria di Vincolo paesaggistico allegata al DM 4 luglio 1966 **“Imperniata attorno all’immensa rada di porto Conte ed aprendosi, da un lato verso Fertilia fino a punta Giglio e dall’altro da capo Caccia a porto Ferro, la costa settentrionale algherese può essere veramente dichiarata fra le più belle del mediterraneo per la varietà degli strapiombi rocciosi immersi in un mare di colore indicibile.”** possono addursi le motivazioni della Sentenza della Sezione Prima del TAR della Sardegna N. 00782/2019 del 14.10.2019, emessa nell’ambito di un contenzioso maturato tra una Società sportiva e il Ministero dei Beni culturali in seguito alla richiesta di poter realizzare in località “Su Pallosu” (Comune di Riola sardo, Oristano) **un campo boe a cui la Soprintendenza per le provincie di Cagliari ed Oristano ha negato l’autorizzazione paesaggistica**.

La Sentenza in questione e le relative motivazioni assumono nel nostro caso particolare rilievo sia per l’analogia del tipo di intervento (peraltro quello oristanese di dimensioni molto più contenute), sia per la fattispecie giuridica e amministrativa contemplata. Anche sulla costa di Riola grava infatti un vincolo paesaggistico (D.M.27 agosto 1980) del tutto analogo a quello algherese, in forza del quale la Soprintendenza delle Provincie di Cagliari e Oristano era stata chiamata ad esprimersi.

Nella Sentenza il TAR si è pronunciato in modo inequivoco motivando la non condivisibilità della tesi opposta dal ricorrente

“secondo cui lo specchio acqueo prospiciente il territorio costiero vincolato con il D.M. 27 agosto 1980, in cui dovrebbe essere realizzato il campo-boe della ricorrente, non sarebbe coinvolto nella tutela dei valori paesaggistici”

e ha accolto invece le tesi della Soprintendenza secondo cui:

“L’eccezionale valore naturalistico del complesso territoriale costiero, sopra descritto, non può non estendersi anche allo spazio del mare prospiciente la costa, quantomeno nei limiti in cui la realizzazione di opere nello specchio acqueo possa compromettere lo specifico oggetto della tutela come descritto dall’articolo 1 della legge 29 giugno 1939, n. 1497 (norma in base alla quale, ratione temporis, il vincolo è stato apposto, come si evince anche dalla proposta formulata dalla Commissione per la tutela delle bellezze naturali della Provincia di Oristano, allegata al decreto ministeriale); e, in specie, possa compromettere le «bellezze panoramiche considerate come quadri naturali e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze» (n. 4 dell’art. 1 cit.).

Il Giudice conclude dunque affermando che:

10.3. - Ne deriva come conseguenza che l’autorizzazione paesaggistica di cui all’art. 146 del d.lgs. n. 42 del 2004, contrariamente a quanto nella fattispecie ritenuto dalla ricorrente (e dalla Regione), è necessaria anche per gli interventi e i progetti di opere che debbano eseguirsi nella parte del mare a ridosso del territorio costiero vincolato, anch’essi potenzialmente in grado di pregiudicare il mantenimento dei valori paesaggistici tutelati.

10.4. - In tale prospettiva si colloca anche l’orientamento della giurisprudenza, puntualmente richiamata anche dalla difesa dell’amministrazione, sia di primo grado (cfr. T.A.R. Campania, Salerno, Sezione I, 24 ottobre 2012, n. 1926), sia del giudice di appello (si veda Consiglio di Stato, Sezione VI, 31 agosto 2004, n. 5723)”

È inoltre significativo che nelle motivazioni della Sentenza il Giudice riprenda le argomentazioni addotte dalla Soprintendenza a sostegno del diniego autorizzativo con puntuali riferimenti che vale la pena riportare per esteso anche perché, mutatis mutandis, possono riferirsi a contesti e tipologie di intervento affini:

13.1. - Nella nota del 18 dicembre 2017, n. 25918 (doc. 13 di parte ricorrente), l’Ufficio di tutela (dopo aver rammentato descrizione e contenuto del vincolo) considera parte integrante delle eccezionali peculiarità del sito anche «lo scenario naturale del mare che, con le sue innumerevoli gradazioni di colore, costituisce elemento relevantissimo ed inscindibile per la stessa percezione del paesaggio tutelato. [...] si ritiene [...] che le opere previste, tali da imprimere ad un ampio tratto di mare costiero la destinazione di ormeggio per natanti, trasformino radicalmente sia l’immagine dell’area protetta che la sua stessa essenza, in cui la componente naturalistica è dominante, introducendovi un elemento antropico di forte impatto, suscettibile di alterare negativamente le visuali paesaggistiche percepibili da innumerevoli punti di vista accessibili al pubblico. Per quanto

l'asservimento ad ormeggio del tratto di costa per oltre 7.000 mq sia definito "stagionale", è evidente che esso inciderebbe sul contesto (assai più sensibile dal punto di vista ambientale di quello della vicina Loc. Sa Marigosa, in cui esiste altra struttura di ormeggio) proprio nel periodo di sua massima frequentazione. Indipendentemente dalla "reversibilità" dell'intervento, esso appare dunque fortemente impattante e tale da ripercuotersi gravemente sulla percezione, storicamente consolidata, delle visuali da e verso il mare».

Sicché, a fronte di una tale evidenza documentale e di un così esplicito pronunciamento del massimo organo di tutela dei Beni culturali suggellato da una da una così inequivocabile sentenza del Tribunale Amministrativo Regionale, non si può non restare interdetti nel constatare che nella Relazione paesaggistica allegata al Progetto si possano leggere dichiarazioni così liquidatorie e imprecise come la seguente::

L'Ambito di Paesaggio di riferimento è il n. 13, ma di fatto gli specchi acquei interessati dal progetto risultano essere esterni ai perimetri delle aree soggette a vincolo paesaggistico in quanto ricadono interamente all'interno del demanio marittimo.

Sicché disinvoltamente si dimentica che lo stesso PPR, nel recepire in toto i vincoli sui Beni Paesaggistici così come individuati dall'art.136 del dlgs 42/2004, li sottopone *ipso iure* a procedimento autorizzativo di cui al successivo art.146.

Giova infine ricordare in proposito che la tutela del paesaggio (art. 9 della Costituzione), è un obbligo costantemente ribadito dalla giurisprudenza della Corte Costituzionale e del Consiglio di Stato (tra le più recenti, si veda Consiglio di Stato, sez. VI, 23 luglio 2015, n. 3652, ed ivi i richiami alle fondamentali sentenze della Corte Costituzionale e dello stesso giudice d'appello; in precedenza, si veda soprattutto Consiglio di Stato, sez. VI, 23 dicembre 2013, n. 6223)

In conclusione si **OSSERVA** che

- La baia di Porte Conte, compreso l'ambito costiero del Comune di Alghero interessato dall'intervento, è **sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del dlgs.42/2004 ed ai sensi del DM 4 luglio 1966.**
- La presenza del vincolo **imposto dal D.M. del 4 luglio 1966 ai sensi della L.1497/1939 comporta l'obbligo del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica**, che in applicazione dell'art.146 e 149 del d.lgs. 42/2004 costituisce un atto autonomo nell'ambito dell'intero procedimento.
- L'installazione del campo boe, stravolgendo ed alterando in modo continuativo i valori paesaggistici unici nella loro inseparabile continuità tra specchi acquei e profilo costiero della baia di Porto Conte, **è da ritenersi incompatibile ai fini della tutela, conservazione, e soprattutto fruizione delle**

“bellezze panoramiche considerate come quadri naturali” della baia di Porto Conte e della costa adiacente.

PERTANTO

- nella certezza che le sopra esposte “OSSERVAZIONI”, presentate dalle sottoelencate Associazioni, alcune delle quali legalmente riconosciute, quali portatrici d’interessi diffusi e collettivi, attentamente esaminate e motivatamente considerate nell’ambito del presente procedimento di Valutazione di Incidenza Ambientale da parte delle autorità competenti, ai sensi degli artt. 9 e ss. della legge n. 241/1990 e s.m.i. e 24 del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i.,

SI CHIEDE

- **La preventiva acquisizione dell’autorizzazione paesaggistica così come previsto dagli artt.146 e 149 del Dlgs.42/2004 ai fini dell’espletamento del procedimento di Valutazione di Impatto ambientale ai sensi dell’art.5, comma 1, lett. c, d.lgs. n. 152/2006**
- **La declaratoria di Valutazione di incidenza negativa ai fini della non compatibilità ambientale dell’intervento, ai sensi dell’art. 6 della Direttiva 92/43/CEE (HABITAT).**

In Sottoscritti dichiarano di essere consapevoli che, ai sensi della normativa vigente le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle Valutazioni di incidenza ambientale della Regione Sardegna

lì, 4 ottobre 2024

Distinti saluti

F.to

Italia Nostra Sardegna

Lipu

SardegnaAmbiente

Punta Giglio Libera-Ridiamo Vita al Parco

Earth Gardeners

Parco NordOvest Sardegna

Sardenya i Llibertat

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 13 del D.Lgs. 196/2003 si dichiara di essere informati che i dati personali forniti saranno trattati dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica in qualità di titolare del trattamento, anche mediante strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale le presenti osservazioni sono presentate e per il quale la presente dichiarazione viene resa. Si dichiara inoltre di essere informati circa la natura obbligatoria del conferimento dei dati e che sono garantiti tutti i diritti previsti dall'art. 7 "Diritto di accesso ai dati personali ed altri diritti" del D.Lgs. 196/2003.

lì, 4 ottobre 2024

Italia Nostra Sardegna

Mauro Gargiulo

Mauro Gargiulo

Lipu

Francesco Guillot

Francesco Guillot

SardegnaAmbiente

Luigi Marras

Luigi Marras

Punta Giglio Libera-Ridiamo Vita al Parco

Elena Pittau *Elena Pittau*

Earth Gardeners

Anna Lacci *Anna Lacci*

Parco NordOvest Sardegna

Gianni Cabitta

Gianni Cabitta

Sardenya i Llibertat

Salvatore Scala

Salvatore Scala