

REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

COMUNE DI OLBIA

PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UNA DARSENA PESCHERECCI A SERVIZIO DELL'IMPIANTO DI STOCCAGGIO E TRASFORMAZIONE DEL PESCATO

ELABORATO:

A

RELAZIONE GENERALE

RIF. ELABORATO:

	DATA	OGGETTO
REVISIONI	00	08-09-2017
	01	
	02	
	03	

RED.: AF VER.: AF APPR.: AR

ESECUZIONE PROGETTO:



Viale Trieste, 65/I - 09123 Cagliari - Italy
Tel. +39 070 6848202 - Fax +39 070 6404743
www.martech.it e-mail: info@martech.it



TEAM PROGETTO:

Ing. Andrea Ritossa



Dott. Ing. ANDREA RITOSSA

COMMITTENTE:

SPANO GROUP S.r.l.
PRODOTTITICI
SPANO GROUP S.r.l.
snc
OLBIA 07026 (OT) Italy
Tel. 0789-556020 - Fax 0789-594410
P.Iva 07878980901

Il presente progetto, o parte di esso, non può essere riprodotto in alcuna forma, in alcun modo e per nessuno scopo, senza autorizzazione.
Ogni infrazione sarà perseguita a termini di legge.

INDICE

INDICE.....	1
1 IL PROGETTO.....	2
1.1 Premessa.....	2
1.2 Opere marittime e di sistemazione generale.....	3
1.3 Strumenti urbanistici vigenti.....	18
1.3.1 Il Piano Paesistico Regionale.....	18
1.3.2 Pianificazione locale.....	19
1.3.3 Piano Regolatore Portuale vigente e nuovo piano in fase di approvazione.....	19
2 ELENCO AUTORIZZAZIONI E PARERI FAVOREVOLI GIA' OTTENUTI.....	21

1 IL PROGETTO

1.1 Premessa

La società SPANO GROUP SRL, con sede in Olbia località Zona Industriale, è stata costituita nell'anno 1999 con un oggetto sociale interamente dedicato al settore ittico ed in particolare approvvigionamento, allevamento, raccolta, lavorazione, passando poi per la trasformazione, confezionamento, commercializzazione per arrivare al trasporto delle merci ittiche.

Il complesso produttivo è ubicato nell'area industriale del comune di Olbia, scelta effettuata per numerosi favorevoli riscontri oggettivi che si attengono alla realtà economica ed ambientale della zona. L'immobile aziendale è di tipo industriale la sua superficie è di mq. 1.850 il terreno circostante il capannone adibito a parcheggi e soste mezzi da trasporto è di mq. 2.300 e si trova ubicato di fronte ad una darsena naturale all'interno della quale la società intende realizzare le infrastrutture previste nel presente progetto finalizzate all'approvvigionamento del pescato via mare.

La società è già operativa per raccoglimento delle merci e materie prime attraverso il trasporto gommato e intende organizzare un'alternativa al trasporto su ruota.

La Spano Group intende pertanto disporre di una banchina che consenta alle proprie imbarcazioni ed a quelle della società Biotecmar, di proprietà di familiari dei soci della Spano Group e che ha in locazione il centro di depurazione ospitato all'interno del capannone di cui sopra, di poter ormeggiare fronte capannone per poter scaricare il pescato.

In generale inoltre l'intervento consente di porsi più vicino agli operatori del mare quali pescatori, coltivatori di mitili, raccoglitori di arselle e ricci offrendo un approdo innanzi all'esistente struttura onde evitare che gli stessi abbiano altre spese di trasporto e trasbordo delle merci e materie prime evitando altresì che il prodotto non soffra per sbalzi di temperatura mantenendo così inalterata l'eventuale catena del fresco.

Con il presente progetto sono state recepite le osservazioni e le prescrizioni rilasciate dai vari enti nel corso dell'istruttoria del progetto con particolare riferimento al Decreto Direttoriale prot. 171/DVA del Ministero dell'Ambiente che assoggetta il progetto alla procedura di valutazione di Impatto Ambientale.

1.2 Opere marittime e di sistemazione generale

Ai fini della concessione demaniale vengono, nel complesso, richiesti 3.480 m² di specchi acquei liberi e 1.257,00 m² di opere di difficile rimozione. Il sito in questione ricade nel foglio n.31 al mappale n. 3036.

L'intervento è localizzato nel tratto di costa a Nord del Golfo di Olbia, nel quale risultano già essere realizzate banchine anche di nuova fattura e progetti in corso d'opera per la realizzazione di nuove opere aventi caratteristiche simili alla presente. Per la realizzazione delle opere di accosto si intende utilizzare la darsena naturale antistante il terreno di proprietà della Spano Group; tale sito è infatti particolarmente idoneo ad ospitare un'infrastruttura marittima.

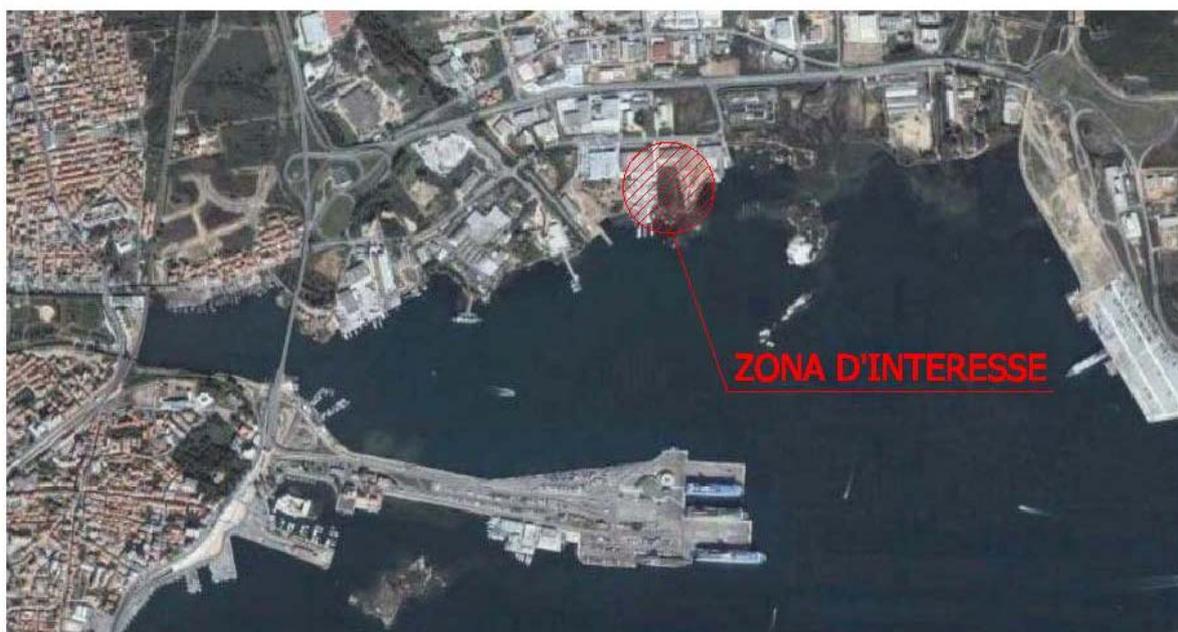


Figura 1. Ubicazione intervento

In tale darsena naturale verrà realizzato un banchinamento avente sviluppo pari a metri 49,00 che costituirà il limite lato mare di un nuovo piazzale in avanzamento per circa 27,00 rispetto al piazzale in calcestruzzo esistente a servizio del capannone.

Lo spazio risultante tra il piazzale esistente ed il nuovo banchinamento costituirà, come meglio in seguito specificato, una vasca di colmata impermeabilizzata e parzialmente emersa per il conferimento di parte del materiale proveniente dagli escavi necessari per la realizzazione del canale di accesso al banchinamento.

La banchina in calcestruzzo sarà del tipo a gravità e sarà imbasata a quota -2.50 dal l.m.m. su scanno in pietrame. La sovrastruttura della banchina avrà l'estradosso a quota +1.00 m e sarà dotata di cella antirisacca in modo da annullare gli effetti di moto ondoso generato dal naviglio in transito. Anche la pavimentazione del piazzale sarà realizzata in calcestruzzo. Complessivamente saranno necessari 480 m³ di calcestruzzo per la realizzazione della banchina e 240 m³ per la realizzazione della pavimentazione del piazzale.

Tutto il fronte banchina sarà dotato di bitte in modo da consentire l'ormeggio di 9 imbarcazioni aventi l.f.t. pari a 12 m che potranno usufruire dei servizi offerti nel retrostante piazzale. Il numero dei posti barca è impostato sul dato attuale delle imbarcazioni della Spano Group e della Biotec Mar che sono quelle di seguito riportate:

SPANO GROUP SRL

M/B denominata RUDY matricola OL 1176 metri 7.25

M/B denominata ALESSANDRO metri 8.40

BIO.TEC.MAR. SRL

M/B denominata SARA matricola OL 1125 metri 6.50

M/B denominata PAOLA matricola OL 1201 metri 6.50

M/B denominata TITANIC matricola OL1208 metri 6.04

Imbarcazione da carico cantiere ITALNAUTICA metri 7.50.

I posti barca verranno realizzati di dimensioni superiori alla flotta attuale di stretta pertinenza della struttura operativa sia in vista di eventuali sviluppi della stessa che per consentire ad un naviglio esterno di poter usufruire eventualmente dei servizi offerti dalla società.

Lungo la parte retrostante della banchina un cunicolo consentirà il passaggio delle canalizzazioni per la fornitura di luce e acqua.

La pavimentazione del piazzale sarà costituita da lastre in calcestruzzo aventi spessore pari a cm 18 posizionate direttamente sul materiale di riempimento

proveniente dagli scavi debitamente rullato che, come di seguito specificato, ha ottime caratteristiche geotecniche.

Le pendenze del piazzale saranno realizzate in modo da convogliare le acque in una canaletta dalla quale saranno avviate ad una vasca ove avverrà il trattamento delle acque meteoriche e di lavaggio prima del loro invio alla fognatura del consorzio industriale.

Come già accennato è previsto il dragaggio di un canale d'accesso alla banchina ad una profondità pari a 2.00 m e larghezza minima pari a 10.00 m.

L'escavo è stimato in 6.444,16 m³, dei quali 2.491 m³ di sedimenti e 3.953,16 m³ di materiale roccioso. Il materiale sciolto, come meglio in seguito specificato, sarà utilizzato in parte per il riempimento della cassa di colmata che costituirà il piazzale avente un volume utile pari a 850 m³.

Il canale d'accesso, come da parere della Capitaneria di Porto Prot. n. 03.03.02 del 14/09/2015 su una precedente versione progettuale che prevedeva un canale avente larghezza pari a metri 13,00, sarà opportunamente segnalato da boe le cui caratteristiche saranno indicate dall'Autorità Marittima.

La larghezza di 10 metri risulta essere conforme alle indicazioni contenute nelle "Guidelines for Marina Design" pubblicate nel 2016 della PIANC (The world Association for Waterborne Transport Infrastructure) la cui segreteria in Italia ha sede presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Tale guida prevede che un canale di approccio ad un porto turistico abbia una larghezza minima pari ad 1,3 volte la larghezza dell'imbarcazione che deve accedere alla struttura in condizioni ottimali che deve essere aumentata ad 1,5 L nel caso di moderate difficoltà dovute al vento ed alle correnti e fino ad 1,8 volte nel caso di condizioni meteo avverse.

Nel caso in oggetto, avendo le imbarcazioni di lunghezza pari a 12 metri una larghezza di circa 4,5 metri, la larghezza del canale di approccio risulta essere verificata.

Superata la prima parte di canale, all'interno della darsena la larghezza diventa pari a 24,5 metri consentendo di avere un doppio senso di circolazione e consentendo l'evoluzione delle imbarcazioni.

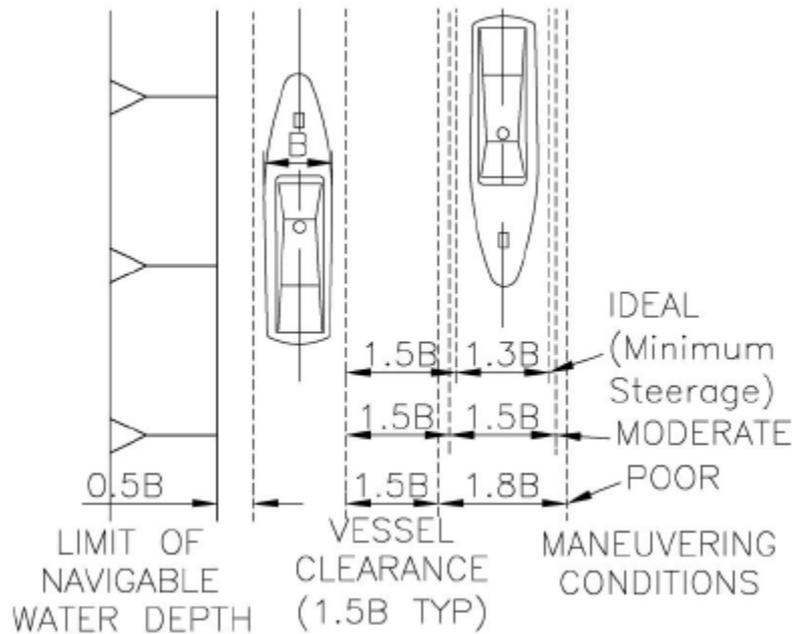


Figura 1 Schema del dimensionamento dei canali di approccio ai porti turistici

Data l'esposizione dell'imboccatura e la profondità dei fondali le manovre di ingresso ed uscita non risultano mai particolarmente problematiche. Nella planimetria di progetto viene raffigurata a titolo esemplificativo la rotta di ingresso, tracciata con il metodo tradizionale, per barche fino a 12,00 m utilizzando un raggio di curvatura della rotta pari a due volte la lunghezza dell'imbarcazione come prescritto dalla Linee Guida sopra citate.

Data la larghezza del primo tratto del canale che consente il transito di un'imbarcazione alla volta, verrà specificato nel regolamento dell'approdo che le imbarcazioni in uscita avranno la precedenza di transito su quelle in entrata.

Con riferimento agli spazi di manovra di entrata ed uscita dal posto barca, conformemente alla linee guida del PIANC, è previsto un franco minimo pari ad 1,5 volte la lunghezza dell'imbarcazione.

Per quanto attiene alla verifica delle strutture alle azioni meteo-marine occorre considerare che la realizzazione proposta è ubicata in una zona del Golfo di Olbia in cui l'onda residua, dovuta a condizioni meteo-marine avverse, che si manifesta è compatibile con l'ormeggio di natanti.

In merito a quanto sopra descritto si è effettuato uno studio meteo-marino che evidenzia l'esigua agitazione ondosa che si verifica in prossimità del sito interessato dal nuovo banchinamento. Tenuto conto delle quote di fondo naturali e delle emergenze rocciose presenti, si è verificato che l'altezza d'onda, per effetto dei fenomeni di rifrazione e diffrazione si riduce, nei casi di maggior esposizione, a valori attorno ai 50 cm in corrispondenza dell'imboccatura della nuova darsena da realizzare, assolutamente compatibili con l'ormeggio dei natanti e di nessuna influenza sulle nuove opere marittime progettate.

I terreni sui quali si andrà a realizzare la banchina presentano soddisfacenti garanzie di stabilità ed escludono la possibilità di collasso del materiale litoide che sarà sede dei manufatti; tale circostanza è confermata dalle limitrofe strutture esistenti.

Sotto il profilo idraulico si evidenzia come l'area ricada in una zona non mappata dal Piano stralcio di Assetto Idrologico e dal Piano Stralcio delle Fasce Fluviali in quanto priva di corsi d'acqua e pertanto l'area non presenta elementi di rischio.

Fa parte integrante della progettazione la caratterizzazione chimico fisica del materiale da dragare eseguita in conformità dell'allegato tecnico del decreto 15 luglio 2016 n. 173 che ha evidenziato che i sedimenti oggetto di escavo appartengono alla classe di pericolo ecotossicologico "ALTO", mentre i livelli chimici di riferimento sono tutti costantemente inferiori al riferimento L1 della tabella 2.5 dell'allegato tecnico al succitato Decreto.

La combinazione di tali esiti ha portato alla classificazione del sedimento nel valore "D" che presenta, come opzione di gestione, il riutilizzo per "immersione in ambiente conterminato impermeabilizzato". Ai sensi del paragrafo 3.1.3 del Dpr 173/16 tra gli ambienti conterminati sono comprese le vasche di colmata parzialmente sommerse. Pertanto, al fine del recupero, il riempimento necessario alla realizzazione del piazzale, costituirà una vasca di colmata resa impermeabile al fondo ed alle pareti

allo scopo di impedire l'allottamento della frazione liquida del sedimento dragato dopo la deposizione della vasca di colmata.

L'impermeabilizzazione sarà costituita da un pacchetto formato da un telo geotessile avente peso pari a gr 500 steso omogeneamente sul fondo della colmata preventivamente regolarizzato, una membrana in HDPE avente spessore pari a 2 mm i cui lembi saranno termosaldati al fine di costituire una vasca stagna al fondo ed alle pareti ed infine un ulteriore telo getessuto di peso pari a gr 500 a protezione del telo in HDPE.

Ai sensi del DM 173/16 non è necessario effettuare un capping della colmata in quanto il suo piano superiore, previsto a quota +0,80 sul livello medio mare, risulta emerso e pertanto esterno all'ambiente marino. Il capping è infatti definito come intervento in situ finalizzato a isolare il materiale rispetto alle matrici ambientali circostanti, rimanendo il medesimo in ambiente marino.

Il materiale sarà comunque conterminato dalla sovrastante pavimentazione in calcestruzzo che costituirà di fatto un capping ai sensi del paragrafo 3.1.3 del DM 173/06.

Il riutilizzo del materiale come sopra specificato dovrà essere autorizzato ai sensi dall'Art. 109 del D.Lgs 152/2006 presso il competente ufficio della Provincia di Sassari.

Al fine di avere maggiori informazione relative all'assetto lito-stratigrafico del suolo nell'area ascrivibile agli escavi, sono stati eseguiti 12 sondaggi mediante asta a punta integrati con apposito rilievo batimetrico. I risultati di detta campagna sono rappresentati nell'elaborato grafico Tav. 6 dove sono state riportate le sezioni stratigrafiche relative alla zona di escavo dei quali si sono determinati i volumi stimati in 6.444,16 m³, dei quali 2.491 m³ di sedimenti sciolti e 3.953,16 m³ di materiale roccioso.

La cassa di colmata, nella quale verranno collocati parte dei sedimenti sciolti, ha un volume disponibile pari a 850,00 m³ e pertanto 1.641 m³ di sedimento saranno conferiti in discarica, previa attribuzione di apposito codice CER.

Per quanto attiene il materiale roccioso, un quantitativo di materiale pari a m³ 715,00 sarà utilizzato per il riempimento delle celle antirisacca e per la realizzazione dello scanno di imbasamento e rinfiacco della banchina e, per ridurre gli impatti

sull'ambiente, il quantitativo in esubero di detto materiale, in alternativa alla discarica, potrà essere oggetto di operazione di recupero e riutilizzato come materia prima. Tale possibilità verrà valutata prima dell'esecuzione dei lavori e verrà concordato l'opportuno iter amministrativo con l'Ente competente.

Il materiale di tipo sciolto proveniente dall'escavo, come risulta dalle analisi granulometriche eseguite in sede di caratterizzazione chimico fisica, è composta da:

- 30,61% ghiaia
- 65,83% sabbia
- 3,56% limo/argilla

L'esito dell'analisi granulometrica evidenzia come il materiale presenti caratteristiche eccellenti per la realizzazione di sottofondi; l'azione del gelo sulle qualità portanti su questo tipo di terreno risulta infatti molto lieve o nulla così come nullo risulta il fenomeno del ritiro e del rigonfiamento, manifestano una spiccata permeabilità che, unitamente alla natura non plastica, permette di realizzare strati insensibili all'azione dell'acqua.

Le prestazioni ottenibili da tali materiali sono generalmente elevate quando compattate ai massimi valori di densità ASHTO mod pari al 95% nel caso di riempimenti ed al 100% nel caso di sottofondi.

Tali considerazioni hanno indirizzato la scelta progettuale sul riutilizzo del materiale piuttosto che il suo conferimento a discarica.

Riepilogando i volumi di escavo e la loro destinazione sono i seguenti:

- volume totale di escavo 6.444,16 m³ dei quali:
 - 2.491 m³ di sedimenti sciolti costituiti da:
 - 30,61% ghiaia
 - 65,83% sabbia
 - 3,56% limo/argilla
 - 3.953,16 m³ di materiale roccioso
- Verrà utilizzato un volume pari ad 850,00 m³ di sedimenti all'interno della vasca di colmata stagna;
- 25,00 m³ di materiale roccioso verrà utilizzato per il riempimento delle celle antirisacca;

- 690,00 m³ di materiale roccioso verranno utilizzati per la realizzazione dello scanno di imbasamento (250,00 m³) e per il rinfianco della banchina (440 m³);
- 1.641 m³ di sedimento saranno conferiti in discarica, previa attribuzione di apposito codice CER;
- 3.238,16 m³ di materiale roccioso saranno conferiti in discarica di inerti o in alternativa oggetto di operazione di recupero e riutilizzato come materia prima.

I volumi di escavo ed il loro riutilizzo può essere riepilogato nella seguente tabella.

RIEPILOGO MATERIALE DI ESCAVO E GESTIONE		
	SEDIMENTI CLASSE D (DM 173/2016)	MATERIALE ROCCIOSO
TOALTALE ESCAVO	2.491 m³	3.953,16 m³
RIUTILIZZO IN CANTIRE	850 m³ VASCA DI COLMATA IMPERMEABILE	715 m³ RIEMPIMENTI E RINFIANCHI
CONFERIMENTO IN DISCARICA	1641 m³	3.238,16* m³

* sarà verificata la possibilità di attivare un'operazione di recupero e riutilizzo come materia prima

Un'ulteriore importante indicazione meritano le opere necessarie alla rimozione degli scogli affioranti presenti negli specchi acquei che costituiranno l'imboccatura alla nuova darsena di ormeggio.

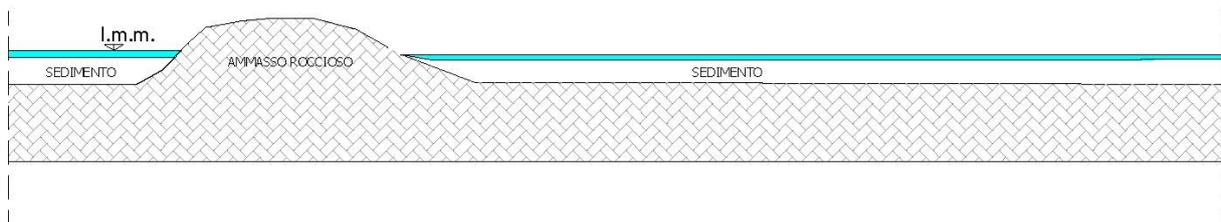
Come da documentazione fotografica di seguito riportata sono presenti due massi appoggiati sul fondale e due affioramenti rocciosi del substrato granitico.

Il progetto prevede la rimozione di dette strutture ed il loro riposizionamento negli specchi acquei limitrofi.

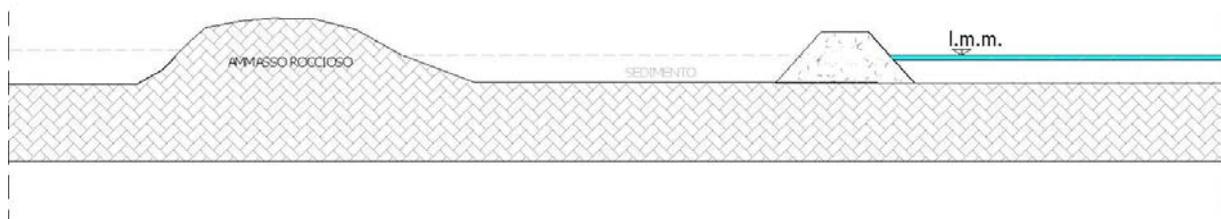
I massi verranno imbragati con apposite fasce e movimentati tramite l'utilizzo di un'autogru avente idonea capacità di carico.

Gli ammassi rocciosi facenti parte del substrato verranno asportati previo distacco della parte affiorante mediante l'utilizzo di resine espansive come da schema della lavorazioni di seguito rappresentato. Tale accorgimento consentirà di lasciare inalterata la parte emergente ed attualmente visibile e consentirà di fatto il riposizionamento degli stessi mantenendo la loro forma ed aspetto originario.

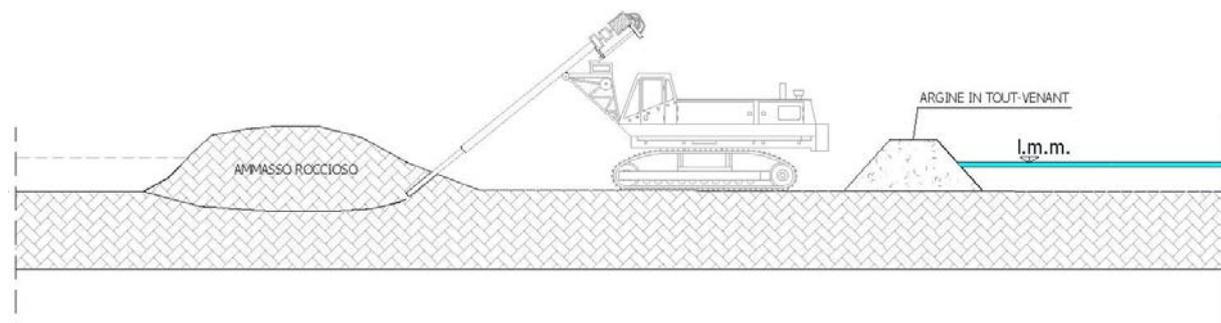
SITUAZIONE ATTUALE



FASE 1: MESSA IN ASCIUTTO ED ESCAVO MATERIALE SEDIMENTO



FASE 2: CAROTTAGGIO ED INSERIMENTO RESINA ESPANSIVA



FASE 3: IMBRAGATURA E MOVIMENTAZIONE

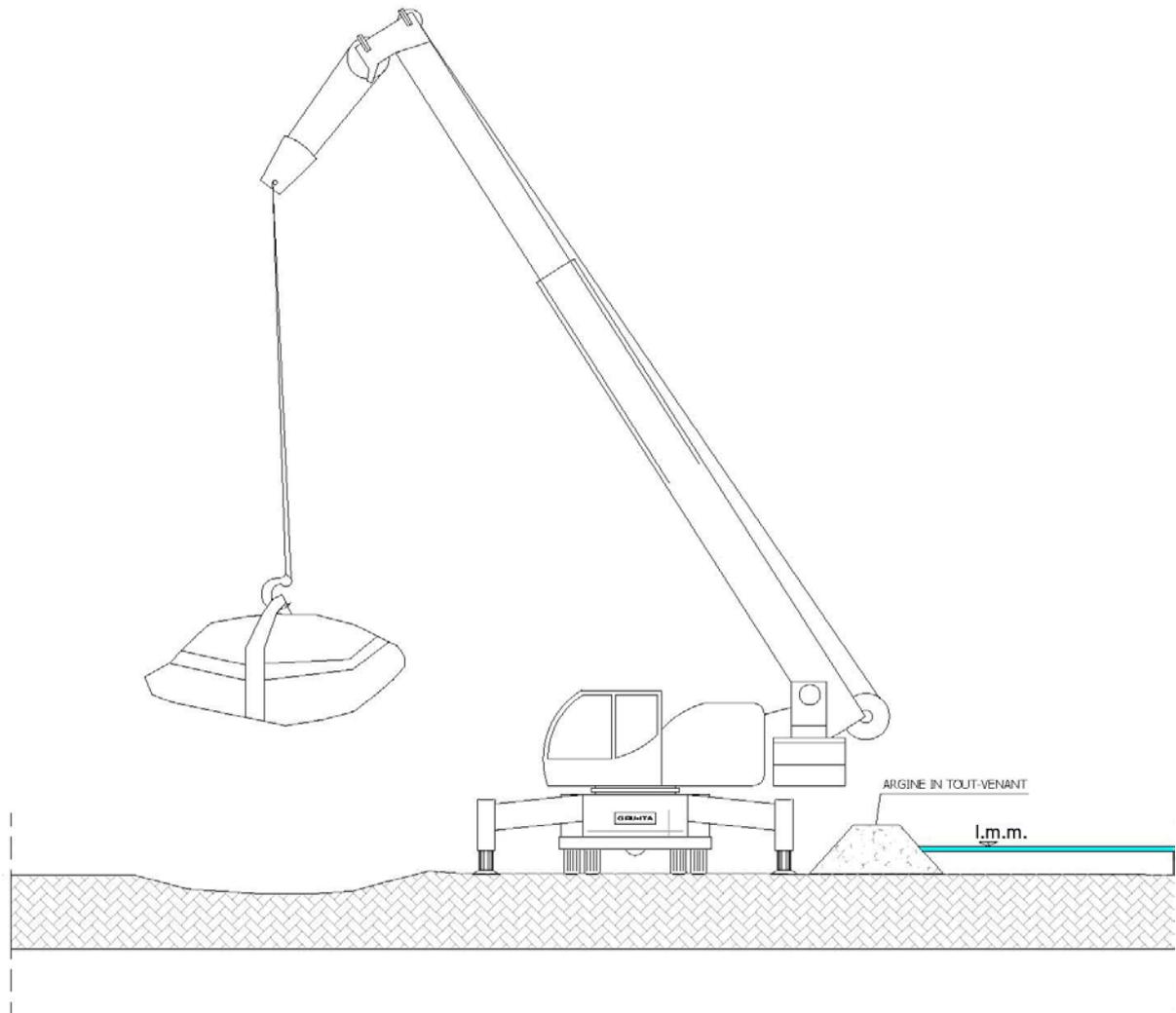




Figura 2 Situazione attuale



Figura 3 Situazione di progetto con riposizionamento scogli

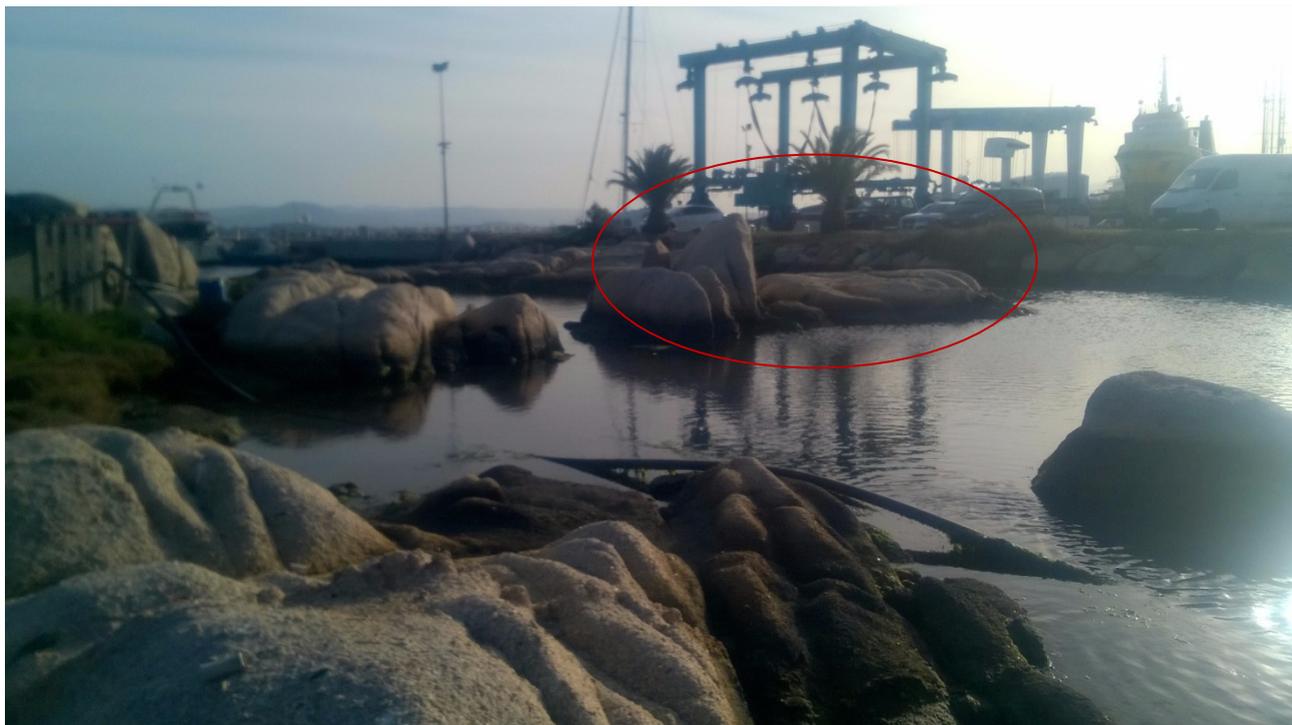
Masso 1: 4,00 m x 1,00 m



Masso 2: 1,50 m x 0,50 m



Affioramento roccioso 1: 8,00 m x 4,00 m X 0,80 m



Affioramento roccioso 2: 10,00 m x 6,00 m X 0,60 m



Per quanto riguarda la presenza della Salicornia nelle aree oggetto dei lavori è prevista la rimozione e riposizionamento in un'area interna alla darsena avente le medesime caratteristiche con le modalità meglio definite nello Studio di Impatto Ambientale.

Con riferimento alle modalità esecutive dei lavori si riferisce come l'escavo verrà effettuato in "asciutto" grazie alla realizzazione un setto in toutvenat che isolerà completamente l'area di dragaggio rispetto all'area portuale impedendo di fatto che la sezione liquida intorbidita possa disperdersi all'interno dell'area portuale. La pista in toutvenant che verrà realizzata in corrispondenza dell'imboccatura di accesso alla darsena, sarà completamente rimossa a fine lavori.

Conseguentemente non si ritiene necessaria l'adozione di misure di monitoraggio ambientale durante gli scavi avendo praticamente precluso ogni possibilità di dispersione dei sedimenti di dragaggio in ambiente marino.

L'escavo sarà effettuato mediante l'utilizzo di un escavatore con benna previa demolizione dello stato roccioso mediante martellone.

L'articolazione dei lavori prevede la seguente successione temporale:

- Realizzazione di un setto in toutvenant e svuotamento darsena – giorni 3;
 - Autocarro per il conferimento del materiale;
 - Escavatore per la movimentazione e posizionamento del toutvenant;
 - Pompa per svuotamento darsena;
- Rimozione delle specie arboree e reimpianto delle stesse all'interno della darsena in aree non interessate dai lavori – giorni 7;
 - Minipala gommata;
- Esecuzione dello scavo per la realizzazione del banchinamento – giorni 5;
 - Escavatore munito di benna;
 - Escavatore munito di martellone;
 - Autocarro per l'allontanamento del materiale dal cantiere;
- Realizzazione banchina in calcestruzzo – giorni 7;
 - Autobetoniera munita di pompa;
 - Escavatore per la movimentazione dei casseri;
- Impermeabilizzazione area di colmata – 8 giorni;
 - Autocarro per il conferimento del materiale;

- Minipala gommata per i trasporti dei teli all'interno del cantiere;
- Escavo e movimentazione scogli naturali – giorni 30 giorni;
 - Escavatore munito di benna;
 - Escavatore munito di martellone;
 - Autogru;
 - Carotiere;
 - Autocarro per l'allontanamento del materiale dal cantiere;
- Realizzazione piazzale ed impianti – 20 giorni;
 - Minipala gommata;
 - Rullo compattatore per terreno;
 - Autobetoniera;

In totale saranno necessari circa 100 giorni di lavori considerando, oltre alla somma dei tempi sopra indicati pari ad 80 giorni, eventuali giorni di fermo cantiere dovuti a condizioni meteo ed il tempo impiegato per l'allestimento delle aree.

Il costo delle opere da realizzare ammonta a circa Euro 635.000,00 come da computo metrico estimativo allegato.

1.3 Strumenti urbanistici vigenti

1.3.1 Il Piano Paesistico Regionale

Le opere in progetto ricadono all'interno dell'Ambito 18 del PPR. In Particolare esse sono comprese nelle Aree delle Infrastrutture¹ all'interno dell'insediamento cittadino olbiese.

Il piano Paesistico nei suoi principi pone il recupero dei paesaggi degradati da attività e tra gli indirizzi strategici del Piano d'ambito: "la ricostruzione dell'accessibilità costiera, la riqualificazione della rete dei percorsi se dei servizi per la fruizione dell'Ambito, la qualificazione ambientale dell'insediamento turistico attraverso un progressivo adeguamento o trasformazione dell'edificato esistente, la riqualificazione e diversificazione del sistema dell'accessibilità da e verso la città di Olbia, la riqualificazione del sistema delle portualità in modo da favorire le relazioni anche

¹ Allegato D.G.R. n°22/3 del 24.05.2006

percettive fra il paesaggio marino e quello terrestre”: indirizzi interamente percepibili e percepiti dal presente progetto.

Le opere in progetto, infatti, sono in linea con le prescrizioni e gli indirizzi del PPR, poiché finalizzate a favorire le relazioni fra il paesaggio marino e quello terrestre.

L'ubicazione della nuova banchina rende la struttura portuale più omogenea e idonea allo svolgimento delle attività terrestri connesse a quelle marittime.

1.3.2 Pianificazione locale

Il Piano Urbanistico di Olbia, così come il precedente Piano Regolatore Comunale, demanda la pianificazione delle aree in oggetto al Piano Regolatore delle Aree di Sviluppo Industriale di Olbia elaborato dal Consorzio Industriale Provinciale Nord Est Sardegna (CIPNES – Gallura). In tale Piano l'intervento ricade in zona *D2 Per la Piccola Industria, Artigianato e Terziario connesse all'Attività del Mare* dove, all'art.21 delle norme tecniche di attuazione di detto piano, è prevista l'attività di servizi nel settore della cantieristica e della nautica; l'infrastruttura proposta risulta essere pertanto in linea anche con il piano in oggetto.

1.3.3 Piano Regolatore Portuale vigente e nuovo piano in fase di approvazione

Il Piano Regolatore Portuale Vigente demanda la pianificazione delle aree al Piano del Consorzio Industriale sopra citato e pertanto risulta essere realizzabile.

Il nuovo P.R.P. classifica le aree in “Cantieri Navali Zona Industriale” e pertanto l'Autorità Portuale di Olbia, con nota prot. 0010467 del 18/09/2015 rilasciando parer favorevole all'intervento suggeriva all'Assessorato all'agricoltura della Regione Sardegna di inserire nella concessione opportune clausole di autotutela in relazione alle risultanze del P.R.P.

La società Spano Group con pec del 06/10/2015, interrogata in merito dall'Assessorato all'Agricoltura confermava, alla luce del parere dell'Autorità Portuale, il proprio interesse alla prosecuzione mellite per il rilascio della concessione demaniale.

1.4 Interesse archeologico

Il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Direzione generale belle arti e paesaggio a seguito del parere espresso dalla Soprintendenza Archeologica della Sardegna la quale comunica che “Allo stato attuale non sussistono elementi di interesse archeologico nell’area interessata dai lavori e che, per quanto di competenza dello Scrivente, non si ritiene necessario assoggettare il progetto in oggetto a Valutazione di Impatto Ambientale. Tuttavia, stante l’interesse archeologico in via generale del territorio in esame,si ritiene necessario che per gli interventi previsti nel sottosuolo e per i dragaggi del fondale sia disposta la costante assistenza archeologica, al fine di individuare elementi di interesse archeologico ivi presenti e allo stato attuale non visibili”, non ritiene necessario l’assoggettamento alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto in argomento ma ne dispone le seguenti prescrizioni:

- B.1 la Società Spano Group s.r.l. deve comunicare con almeno 30 giorni di preavviso, la data di inizio dei lavori, compresi quelli di impianto del cantiere;
- B.2 la Società Spano Group S.r.l deve comunicare nel medesimo termine di cui alla prescrizione B.1 il nominativo del personale specializzato in archeologia incaricato dell’assistenza, allegandone il curriculum;
- B.3 L’intero svolgimento delle attività nel sottosuolo e dei dragaggi del fondale è seguito costantemente dal personale specializzato;
- B.4 Il personale specializzato dovrà concordare con la competente Soprintendenza Archeologica le modalità attuative della suddetta assistenza.
- B.5 Il personale specializzato durante le attività dovrà sempre mantenere contatti con la Soprintendenza Archeologica;
- B.6 Ai sensi dell’art. 90 del D. Lgs 42/2004, che se durante le attività previste dovessero essere ritrovati resti/relitti, verranno immediatamente sospese le attività e ne sia data immediata comunicazione alla Soprintendenza Archeologica.

2 ELENCO AUTORIZZAZIONI E PARERI FAVOREVOLI GIA' OTTENUTI

Di seguito si elencano i pareri e le autorizzazioni già ottenuti dal progetto in oggetto che per chiarezza si allegano al progetto in apposito allegato:

- Parere favorevole Autorità Portuale Olbia-Golfo Aranci e Porto Torres, Prot. 0010467 del 18/09/2015
- Parere favorevole Amministrazione Comunale di Olbia del 19/11/2015;
- Parere tecnico favorevole della Regione Sardegna, Assessorato ai Lavori Pubblici prot. 4492 del 09/02/2016;
- Autorizzazione Agenzia delle Dogane e dei Monopoli prot. 7612/RU del 23/10/2015;
- Parere favorevole Capitaneria di Porto di Olbia prot. 0023364 del 14/09/2015;
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo prot. 7856 del 21/03/2016 ritiene non necessario la pronuncia negativa in merito all'esclusione alla procedura di VIA chiedendo di includere alcune prescrizioni; si precisa come le prescrizioni contenute nel parere saranno totalmente recepite dalla società Spano Group.