



**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL
MARE**

**COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS**

Parere n. 2729 del 18/05/2018

Progetto:	ISTRUTTORIA VIA ID_VIP 3803 Porto di Olbia - Progetto per la realizzazione di una darsena pescherecci a servizio dell'impianto di stoccaggio e trasformazione del pescato ID_VIP 3803
Proponente:	Spano Group S.r.l.

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

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n.GAB/DEC/2012/001 del 11/01/2012 di nomina del rappresentante della Regione Sardegna;
PRESO ATTO il progetto era stato presentato come istanza ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 3/4/2006, n.152 e s.m.i. e con il parere n. 2050 del 29/04/2016 la CTVA si era espressa negativamente nell'ambito della procedura di verifica di assoggettabilità ed il progetto è stato quindi assoggettato alla procedura di VIA con decreto Direttoriale, prot. n. 171 DVA del 5/5/2016;

VISTA la domanda presentata dalla Società Spano Group srl con nota del 21/11/2017 per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. per il progetto per la realizzazione di una darsena pescherecci a servizio dell'impianto di stoccaggio e trasformazione del pescato nel Porto di Olbia;

PRESO ATTO che la DVA con nota prot.n.DVA/27951 del 30/11/2017, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVA) con prot.n.CTVA/4071 in data 01/12/2017 ha comunicato l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda ed ha trasmesso, per l'istruttoria tecnica di competenza della stessa Commissione la documentazione progettuale ed amministrativa presentata dalla società proponente;

PRESO ATTO che con stessa nota la DVA comunica altresì che, ai sensi dell'art. 24, comma 1, del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., il Progetto, lo Studio di impatto ambientale, la Sintesi non tecnica e la relazione paesaggistica, nonché l'Avviso al pubblico sono pubblicati sul sito web di questa Amministrazione all'indirizzo <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1576/3006> e che i termini di cui all'art. 24, comma 3, del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., per la presentazione delle osservazioni decorrono dal 30/11/2017;

ESAMINATA la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati forniti dalla Società proponente:

- Elaborati del progetto definitivo;
- Studio di impatto ambientale;
- Relazione paesaggistica;
- Sintesi non tecnica;

VISTE le osservazioni avanzate ai sensi dell'art.24, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i. dalla Direzione Generale Ambiente della Regione Sardegna, nota prot.n.1885 del 30/01/2018, acquisita con prot.n.DVA/2250 in data 30/01/2018;

CONSIDERATO che in tale nota la Regione osserva:

componente atmosfera: " si consiglia inoltre l'utilizzo di macchine operatrici di ultima generazione, la limitazione della velocità dei mezzi di cantiere e la tutela natura dei mezzi di trasporto;
escavo marino: " (omissis) tuttavia questo Dipartimento ritiene, sulla base delle indicazioni dello stesso decreto, che sarebbe opportuno procedere con il monitoraggio ambientale, secondo quanto specificato di seguito_: al fine di consentire le attività di controllo da parte della scrivente Agenzia, il PMA dovrà contenere, per ciascun componente/fattore ambientale l'ubicazione dei punti di monitoraggio, la frequenza, la durata, la tipologia, la modalità di esecuzione, la modalità di restituzione, gli eventuali profili analitici, il crono programma di dettaglio. Inoltre i risultati delle attività di monitoraggio andranno forniti al Dipartimento scrivente anche in formato digitale. Si ritiene che debbano essere allegati anche i rapporti di prova emessi dal laboratorio che ha curato la caratterizzazione dei campioni prelevati il 27/6/2017 alla presenza del personale ARPAS";

VALUTATO che nella nota della regione, non vengono rilevate particolari criticità al riguardo dell'intervento, ma semmai raccomandate alcune mitigazioni in relazione alla componente atmosfera e la adozione di un piano di monitoraggio (PMA) per le operazioni di escavo marino, attività peraltro previste già in parte dal progetto, ma meglio dettagliate dal presente parere all'interno del quadro prescrittivo, anche in relazione a quanto osservato dalla nota della Regione Sardegna:

prescrizione n 1) il Proponente, in relazione alle operazioni di escavo marino, dovrà effettuare un monitoraggio sull'ambiente marino, individuandone le componenti che possano, in particolare, interferire con le adiacenti mitilcolture. Il monitoraggio, per modalità di esecuzione, dovrà essere concordato con ARPAS.

prescrizione n 4) Si raccomanda l'utilizzo di macchine operatrici di ultima generazione, la limitazione della velocità, dei mezzi di cantiere e la tutela natura dei mezzi di trasporto e la bagnatura delle aree di cantiere soggette a polverosità. Dovranno essere adottate tutte le misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (sversamenti, rotture di tubazioni, ecc.) e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento di rifiuti solidi e liquidi e l'osservanza della raccolta degli oli usati connessi all'impiego dei mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi industriali;

VISTA la nota prot. n. 2057 del 23/01/2018, acquisita con prot.n.CTVA/319 del 25/01/2018, con la quale il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha trasmesso la richiesta di integrazioni al progetto in oggetto;

CONSIDERATO che la CTVA ha richiesto integrazioni documentali con nota prot. N. 547 del 07/02/2018, includendo nella richiesta quanto osservato dalla Regione Sardegna con nota prot.n.1885 del 30/01/2018, acquisita con prot.n.DVA/2250 in data 30/01/2018 e quanto richiesto dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo con nota prot. n. 2057 del 23/01/2018, acquisita con prot. n.CTVA/319 del 25/01/2018;

ESAMINATA la documentazione integrativa fornita dal proponente con nota del 16/03/2018 acquisita con prot. n. CTVA/1304 del 03/04/2018, in risposta alla richiesta di integrazioni di cui alla nota DVA/3742 del 14/02/2018;

VALUTATA la congruità del valore dell'opera dichiarata dal Proponente ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori, i cui esiti sono comunicati alla Direzione Generale con separata nota;

CONSIDERATO che, ad oggi, non risulta pervenuto il parere del MIBACT relativo al procedimento in corso, tuttavia, sul medesimo progetto, da parte del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo è stato espresso un parere favorevole, con prescrizioni, acquisito con n. di prot. CTVA 1031 del 21/3/2016, relativo alla precedente istanza presentata ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 3/4/2006, n.152 e s.m.i. e, nelle more dell'acquisizione del suddetto parere del MIBACT, si ricorda la prescrizione del MIBACT che "la Società deve comunicare con almeno 30 giorni di preavviso, la data di inizio dei lavori, compresi quelli di impianto del cantiere e comunicare nel medesimo termine il nominativo del personale specializzato in archeologia incaricato dell'assistenza, allegandone il curriculum. Il personale specializzato dovrà concordare con la competente Soprintendenza Archeologica le modalità attuative della suddetta assistenza. 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”.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CONSIDERATO che

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 di Olbia e in tale Piano l'intervento ricade in zona D2 Per la Piccola Industria, Artigianato e Terziario connesse all'Attività del Mare dove è prevista la realizzazione attività di lavorazione dei prodotti del mare;

Il vecchio Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) di Olbia predisposto il 22 Luglio 1957 dall'allora Ufficio del Genio Civile per le opere Marittime di Cagliari, così come le successive modifiche ed integrazioni, non danno particolari indicazioni in merito alla zona oggetto di studio, mentre il nuovo Piano Regolatore Portuale, redatto dall'Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci, in itinere e attualmente in fase di V.A.S., risulta avere una destinazione di uso “cantieri navali zona industriale”;

con nota del 18/9/2015 l'Autorità Portuale di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, comunicava al Proponente al punto 4) della nota che “...la zona interessata dall'intervento progettuale proposto risulterebbe essere allo stato attuale realizzabile secondo il vigente PRP, ovvero “opere da realizzarsi in aree demaniali marittime prossime all'ambito di validità del piano regolatore industriale di coordinamento approvato con provvedimento 600/p in data 4/11/2004 dalla R.A.S.” ed in conformità allo stesso. (omissis) questa Autorità Portuale, allo stato attuale, esprime parere favorevole per gli aspetti e profili di propria competenza”;

VALUTATO che

Dalla documentazione esaminata e dai pareri pervenuti l'infrastruttura proposta è coerente con il quadro programmatico;

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

CONSIDERATO che

Il progetto prevede la realizzazione di un piazzale destinato alla movimentazione dei mezzi per il carico ed il trasporto del pesce e la sistemazione (dragaggio e rimodellazione) di una persistente darsena pescherecci a servizio dell'impianto di stoccaggio e trasformazione del pescato in località Isola del Gabbiano, zona industriale di Olbia. La darsena ospiterà 9 posti barca per consentire alle imbarcazioni aziendali di poter ormeggiare e scaricare il pescato/cozze e per poter stabulare i prodotti all'interno del centro di depurazione ospitato nel capannone;

La società SPANO GROUP SRL, opera nella Zona Industriale di Olbia nel settore dell'allevamento, raccolta e lavorazione di merci ittiche e dispone di un edificio di mq. 1.850 e di altre aree per mq. 2.300;

L'intervento è localizzato nel tratto di costa a Nord del Golfo di Olbia, nel quale risultano già 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 il terreno di proprietà della Spano Group, antistante la darsena;

Gli interventi previsti sono i seguenti:

Interventi a terra:

- una banchina in calcestruzzo di lunghezza pari a metri 49, larghezza di 27 m, idonea per consentire l'attracco delle attuali imbarcazioni esistenti a servizio dell'azienda, realizzata in calcestruzzo del tipo a gravità 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.. 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. Lo spazio

risultante tra il piazzale esistente ed il nuovo banchinamento costituirà, come meglio in seguito specificato, una cassa di colmata stagna per il conferimento di parte del materiale proveniente dagli escavi necessari per la realizzazione del canale di accesso al banchinamento. La sovrastruttura del piazzale sarà costituita da una fondazione in misto granulare, una base in misto cementato ed una pavimentazione costituita da una lastra di c.a.e le pendenze 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 (acque di prima pioggia) prima del loro invio alla fognatura del consorzio industriale;

interventi a mare:

- approfondimento del fondale esistente (ad oggi inferiore ad 1 metro) per l'accesso alla banchina, per una profondità massima pari a 2.00 m, larghezza 10.00 metri e lunghezza di circa 100 m. L'escavo previsto è di 6.444 mc, dei quali circa 2.500 m³ di sedimenti sciolti e circa 4.000 m³ di materiale roccioso. Il materiale sciolto, come meglio in seguito specificato, sarà utilizzato in parte per il riempimento dello strato di sottofondo che costituirà il piazzale avente un volume utile pari a 850 m³;
- rimozione di elementi morfologici in mare (scogli affioranti) presenti su parte dell'imboccatura della darsena;
- boe di segnalazione;

La durata del cantiere è previsto in 100 giorni ed il costo delle opere da realizzare ammonta a circa Euro 635.000,00 €;

VALUTATO che

L'intervento è ben strutturato da un punto di vista progettuale con elaborati grafici e sezioni, sono presenti gli accorgimenti per prevenire la dispersione in mare di liquidi all'interno del piazzale, in quanto il piazzale avrà una pendenza idonea al convogliamento delle acque meteoriche attraverso una canaletta e poi ad una vasca di trattamento prima dell'immissione in fognatura;

l'accosto delle barche da pesca e l'ormeggio avviene in una zona di calma all'interno di una piccola darsena preesistente, attualmente già utilizzata per l'accosto delle barche di piccola pesca, di proprietà dell'azienda; per quanto riguarda l'accessibilità alla darsena, come evidenziato nella relazione specialistica, il progetto risulta conforme alle indicazioni contenute nelle "Guidelines for Marina Design" pubblicate nel 2016 della PIANC (The world Association for Waterborne Transport Infrastructure);

il bilancio dei materiali impiegati per la realizzazione dell'opera, le caratteristiche e la provenienza del materiale utilizzato per la realizzazione di tutto il piazzale è presente nello SIA e congruo con l'intervento;

il consumo di risorse naturali è esiguo e la durata del cantiere è di pochi mesi;

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Idrologia, suolo e sottosuolo

CONSIDERATO e VALUTATO che

Sotto il profilo idrogeologico l'area ricade 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 ed essa non presenta elementi di rischio.

Non ci sono interferenze con il regime idrologico, né la presenza di rii e/o torrenti, trattasi di un'area industriale con insediamenti produttivi (capannone industriale, centro di raccolta e stabulazione dei mitili, ormeggio per barche per la raccolta dei mitili);

per quanto riguarda il suolo e sottosuolo, come rilevato dallo SIA, "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", e quindi non si rilevano criticità;

Atmosfera

CONSIDERATO e VALUTATO che

Per quanto riguarda il cantiere, le opere da realizzare sono di modesta entità, il periodo del cantiere è stimato in 3 mesi circa e le lavorazioni a terra sono estremamente ridotte (un piazzale ed un fronte banchina di attracco per piccole imbarcazioni da pesca), il traffico veicolare esistente è molto ridotto in quanto si trova al di fuori del centro abitato e in zona industriale di Olbia;

in esercizio le uniche emissioni di inquinanti nell'atmosfera possono essere attribuite agli scarichi dei motori delle imbarcazioni utilizzate a supporto dell'azienda, che comunque sono già operative allo stato attuale (6 imbarcazioni della lunghezza media di 7 metri e dotate di n 2 motori diesel mediamente da 85 kW);

si ritiene che per la componente atmosfera le emissioni siano molto limitate, sia durante le attività di cantiere sia durante l'esercizio e tali da non modificare la preesistente qualità ambientale, peraltro considerata buona;

Rumore

CONSIDERATO e VALUTATO che

è stata effettuata un'analisi previsionale di impatto acustico a cura di un tecnico competente in acustica ambientale, con un fonometro integratore, microfono, calibratore marca DELTA OHM serie HD9101 (conforme alle specifiche EN 60651/1994 e EN 60804/1994), tarata da un centro appartenente al SIT;

la zonizzazione dell'area di progetto ricade nella classe VI – Aree esclusivamente industriali. I valori limite di emissione all'orario diurno (65 Leq in dB(A) dalle 06.00 alle 22.00) che in orario notturno (65 Leq in dB(A) dalle 22.00-06.00).

Trattandosi di un'area industriale, non sono presenti aree residenziali o altri ricettori sensibili influenzabili dalla rumorosità prodotta nell'area interessata dall'intervento;

per quanto riguarda eventuali alterazioni del clima acustico, trattandosi delle stesse piccole imbarcazioni già presenti in azienda, non si prevedono modificazioni del clima acustico nella fase di esercizio e si ritengono transitori nella fase di cantiere, peraltro limitata a mesi tre;

Dinamica costiera

CONSIDERATO e VALUTATO che

Il Proponente ha effettuato uno studio meteo-marino che evidenzia l'esigua agitazione ondosa che si verifica in prossimità del sito interessato dal nuovo banchina mento, in quanto questa porzione del golfo di Olbia è interno al Golfo stesso e non è interessato da mareggiate;

per quanto attiene alla verifica delle strutture alle azioni meteo-marine, dagli elaborati presentati dal Proponente, queste si ritengono compatibili con l'ormeggio di natanti, in quanto 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;

Dragaggi

CONSIDERATO che

Il Proponente :

in conformità all'allegato Tecnico del Decreto 173/2016 attuativo dell'art. 109, comma 2 lettera a) del D.Igs.152/2006 (G.U. del 06/09/2016), ha commissionato alla società Lithos S.r.l. la predisposizione di un piano di caratterizzazione ambientale dei sedimenti del fondale destinati al dragaggio ed al riutilizzo per la realizzazione del banchina mento, da cui si rileva che:

- sono state eseguite due campagne: una prima campagna di indagini dirette sulla parte di fondale interessata dai lavori di dragaggio, nel marzo 2011 e, in seguito all'entrata in vigore del Decreto 15 luglio 2016 n. 173, una seconda campagna di caratterizzazione nel mese di Giugno 2017, in

contraddittorio con i tecnici ARPAS, in base all'allegato tecnico del Decreto 15 luglio 2016, n. 173 (percorso per zona portuale interna);

- le analisi chimiche sono state effettuate dal laboratorio accreditato CPG Lab S.r.l. di Cairo Montenotte (SV) con unità locale a Porto Torres (SS), mentre le analisi ecotossicologiche sono state invece condotta dal Consiglio Nazionale delle Ricerche – ISMAR – Istituto di Scienze Marine di Genova;
- L'analisi granulometrica ha evidenziato che il sedimento è composto da:
 - 30,61 % da ghiaia
 - 65,83 % da sabbia
 - 3,56 % da limo/argilla

I volumi totale di escavo di sedimenti sciolti è di 2.490+3.953 di materiale roccioso, pari a 6443,0 mc;

RIEPILOGO MATERIALE DI ESCAVO E GESTIONE		
	SEDIMENTI CLASSE D (DM 173/2016)	MATERIALE ROCCIOSO
TOTALE ESCAVO	2.490 m³	3.953,16 m³
RIUTILIZZO IN CANTIERE	850 m³ VASCA DI COLMATA IMPERMEABILE	715 m³ RIEMPIMENTI E RINFIANCHI
CONFERIMENTO IN DISCARICA	1640 m³	3.238,16* m³

per quanto riguarda la gestione dei materiali di dragaggio, il Proponente presenta una relazione specialistica ove vengono definiti i volumi, le tipologie di scavi ed il destino del materiale dragato, in base alle caratterizzazioni granulometrica ed eco tossicologica;

dei circa 2500 mc di sedimenti sciolti da gestire, in seguito alla caratterizzazione ecortossicologica, 850,00 mc sono stati individuati come appartenente alla classe di pericolo ecotossicologico alto, probabilmente in quanto la darsena è sempre stata utilizzata come punto di approdo dalle piccole barche da pesca. Tale materiale verrà utilizzato all'interno del sito, come sottofondo (stagno) del piazzale ai sensi del DM 173/16. Infatti, la classificazione del sedimento sciolto nel valore "D" dell'allegato dell'Art. 109, presenta, come opzione di gestione, il riutilizzo per "immersione in ambiente conterminato impermeabilizzato". Pertanto, al fine del recupero, il riempimento necessario alla realizzazione del piazzale, costituirà una vasca di colmata, resa assolutamente impermeabile al fondo ed alle pareti allo scopo di impedire l'allontanamento della frazione liquida del sedimento dragato dopo la deposizione;

In particolare si rileva che:

per quanto riguarda il materiale roccioso da riutilizzare all'interno del sito, circa 250 m³ saranno utilizzati per lo scanno di imbasamento della banchina, 440,0 m³ per il rinfianco banchina, 25,00 m³ per il riempimento delle celle antirisacca e 3238,0 m³ conferiti in discarica;

il Proponente ha presentato un progetto di impermeabilizzazione costituito da un pacchetto formato da un telo geotessile avente peso pari a gr 500/m 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 ed infine un ulteriore telo getessuto di peso pari a gr 500/m a protezione del telo in HDPE;

nella relazione specialistica, il Proponente segnala inoltre "che 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";

VALUTATO che

La caratterizzazione granulometrica ed eco tossicologica è stata effettuata secondo la normativa vigente e la qualità complessiva del sedimento è stata valutata sulla base della combinazione delle caratteristiche ecotossicologiche e chimiche, secondo quanto indicato dalla «Tabella 2.8 – Classificazione dei sedimenti basata sui criteri tabellari; [C] = concentrazione chimica.» dell'Allegato Tecnico del Decreto 173/2016; l'escavo verrà effettuato in "asciutto" grazie alla realizzazione un setto in toutvenat poco permeabile che possa isolare completamente l'area di dragaggio rispetto all'area portuale. Tali modalità operative consentiranno di effettuare lo scavo "in asciutto" impedendo, di fatto, che la frazione liquida intorbidita dal dragaggio possa disperdersi all'interno dell'area portuale.

per quanto riguarda le modalità di realizzazione del dragaggio verrà realizzato mediante l'utilizzo di un escavatore (con benna stagna) previa demolizione dello stato roccioso mediante martellone ed il materiale proveniente dall'escavo sarà selezionato prima del suo riutilizzo avendo cura di impiegare materiale avente idonee caratteristiche geotecniche, utilizzando ad esempio il pietrame per la realizzazione degli scanni ed i riempimenti a tergo delle banchine; una parte del sedimento sciolto (area del campione 17LA11364) è stato identificato, secondo la "Classe di Qualità del materiale" nel valore "D", ossia caratterizzato da una classe di tossicità "ALTA e pertanto, l'opzione di gestione prevista (riutilizzo per immersione in ambiente conterminato impermeabilizzato), per tali tipologie di sedimenti (850,00 m³ sui 2.491 m³ di sedimenti sciolti) è compatibile con la vigente normativa, seppure sarà necessario rispettare scrupolosamente le indicazioni contenute nello SIA;

Ambiente marino

CONSIDERATO che

Il Proponente ha eseguito dei rilievi attraverso transetti in immersione per valutare la presenza di fanerogame marine e per verificare se vi fossero particolari biocenosi di interesse conservazionistico e non ha riscontrato la presenza di *Posidonia oceanica*, *Caulerpa prolifera*, *Cymodocea nodosa* e *Zoostera noltii*; per quanto riguarda l'ittiofauna, le osservazioni dirette non hanno evidenziato la presenza di specie pregiate anche in riferimento alle basse profondità dell'area indagata;

Il fondale marino nella zona esaminata è caratterizzato principalmente da uno strato di sedimenti sciolti formati da limi organici nerastri, intercalati da gusci di bivalvi di vario genere e da limi sabbiosi di rideposizione. Analizzando i campioni prelevati si può notare un primo strato aerobico di pochi centimetri, seguito da un ampio strato di sedimento anaerobico;

La comunità bentonica di questo tratto di mare è formata principalmente dalle specie fossorie *Ruditapes descussatus* e *Ruditapes philiphinarum*, mentre intercalati nel sedimento si trovano vari gusci di conchiglie del genere *Cardioidea*, con presenza in piccole quantità anche di bivalvi del genere *Pectinoidea*. Nella parte interessata al dragaggio non è stata riscontrata la presenza di nessuna componente algale;

al fine di agevolare l'ingresso in darsena è prevista la rimozione di 4 scogli affioranti, che verranno ricollocati in area adiacente, che attualmente impediscono l'accesso in darsena. Tale operazione sarà condotta senza l'utilizzo di esplosivi ma previo distacco della parte affiorante mediante l'utilizzo di resine espansive. 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;

VALUTATO che

per quanto riguarda gli scogli affioranti che attualmente costituiscono ostacolo all'imboccatura della darsena di ormeggio, il Proponente, anche in esito alle specifiche richieste contenute nella precedente verifica di assoggettabilità alla VIA nella quale era stato richiesto un maggior dettaglio del progetto di spostamento e ricollocazione, ha presentato un articolato progetto di ricollocazione in mare in area strettamente adiacente alla darsena, con relazione e cartografia, dimensioni ed immagini degli scogli affioranti, della qualità del substrato biologico adeso agli scogli, delle modalità di rimozione e di riposizionamento;

dal progetto, con documentazione fotografica, relativo ai due massi appoggiati sul fondale e ai due affioramenti rocciosi, si rileva che questi verranno imbragati con apposite fasce e movimentati tramite l'utilizzo di un'autogru avente idonea capacità di carico e verranno asportati previo distacco della parte affiorante mediante l'utilizzo di resine espansive. 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;

per evitare il danneggiamento a causa dell'esposizione alla luce solare e/o all'essiccazione, degli eventuali organismi sessili (bioconcrezioni) presenti sugli elementi morfologici da ricollocare è stata predisposta una specifica prescrizione: "al fine di minimizzare il danneggiamento alle ventuali concrezioni biologiche presenti sugli elementi affioranti presenti alla imboccatura della darsena mediante l'esposizione alla luce solare e/o all'essiccazione, la ricollocazione in mare, nel sito di ricollocamento individuato in fase di SIA, dovrà avvenire secondo quanto individuato nel progetto senza che le strutture siano depositate a terra, anche provvisoriamente";

Aree natura 2000

CONSIDERATO che

L'area di progetto a terra non ricade in aree protette di qualsiasi natura;

le aree protette della rete Natura 2000 in area vasta sono:

la ZPS ITB023019 Isole del Nord-Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro (la più vicina all'area di progetto e dista 3.3 km);

la ZPS ITB013018 Capo Figari e Isola Figarolo;

il SIC ITB000010 Isole Tavolara, Molara e Molarotto;

il SIC ITB000011 Stagno di S. Teodoro;

ITB000009 Capo Figari e Isola Figarolo;

Vegetazione presente nell'area

CONSIDERATO che

nell'area di progetto sono presenti circa di 60 m³ di vegetazione al cui interno è presente la Salicornia, *Arthrocnemum macrostachyum*, che è una delle specie facenti parte delle comunità identificate, in particolare, con l'habitat 1420-*Praterie e fruticeti alofili Mediterranei*;

in sede di richiesta di integrazioni è stato richiesto di presentare un progetto di conservazione ed eventuale traslocazione in area adiacente possibilmente contigua con l'area interessata;

Il Proponente ha presentato, in sede di integrazioni progettuali, il progetto di caratterizzazione e traslocazione richiesto. Tale progetto è impostato secondo le "Le Linee guida per la traslocazione di specie vegetali spontanee" che, in materia di reintroduzioni ed immissioni di specie, definisce i principi generali, i criteri e le metodologie di approccio per le traslocazioni di specie vegetali, evidenziando:

" i principi base per la traslocazione vengono suddivisi secondo le seguenti fasi operative: fase di valutazione preliminare e fattibilità; fase preparatoria e di sperimentazione; fase attuativa; fase di monitoraggio e valutazione del successo.

- 1) preparazione delle aree di reimpianto, protezione con pali in legno o sacchi di contenimento in tessuto naturale (burghe), livellamento del terreno
- 2) estrazione con mini pala di zolla della dimensione di 80x80 cm. Il terreno prelevato avrà uno spessore di circa 20 cm in modo da poter asportare l'apparato radicale
- 3) la zolla verrà deposita su un biotessuto in fibra naturale (cocco, agave o juta) biodegradabile con funzione di supporto alla movimentazione
- 4) la zolla verrà depositata su un pallet e rapidamente trasportata nella zona di reimpianto
- 5) deposito della zolla nell'area di deposito. Le piante devono essere messe a dimora seguendo lo schema progettuale derivato dallo studio delle popolazioni naturali";

il progetto è corredato di immagini e planimetrie dell'area ove è presente la vegetazione da tutelare ed è stato redatto un elenco floristico delle specie vegetali presenti nell'area di progetto rilevate in campo. Per il rilevamento della comunità vegetale sono stati svolti 5 transeetti lineari condotti dal mare sino all'entroterra è stata prodotta una "carta della vegetazione", utilizzando come base cartografica una fotografia prodotta da un Drone SAPR (Sistema Aeromobili a Pilotaggio Remoto) equipaggiato con fotocamera multispettrale Red+Nir (NDVI); sono stati dunque ricavati dei poligoni e, ad ognuno di essi, è stata attribuita la comunità vegetale rilevata in campo;

VALUTATO che

malgrado la specie oggetto del progetto di traslocazione (*Salicornia - Arthrocnemum macrostachyum*) non sia inserita nell'elenco delle specie prioritarie, il Proponente, anche in base a quanto richiesto dalla Commissione, adotta opportune azioni di conservazione e tutela, di buona pratica di gestione della risorsa vegetale, secondo la normativa europea, presentando un progetto di caratterizzazione dell'area e di traslocazione ben strutturato e basato sullo spostamento di circa 500 mq terreno vegetale, nel quale sono ricompresi i circa 60 m³ di *Salicornia*. La traslocazione prevede il reimpianto, secondo il medesimo gradiente ecologico (per garantire alla popolazione una maggiore resistenza di fronte a perturbazioni nell'area attigua) sempre nella stessa darsena su una superficie individuata circa 500 mq, dove già sono presenti, in maniera più rada, le stesse comunità e/o specie; il progetto di traslocazione proposto si ritiene sia un valido esempio di conservazione delle comunità vegetali preesistenti nell'ambito di un intervento progettuale, che dovrebbe consentire, anche attraverso le attività previste dal quadro prescrittivo, di mantenere la popolazione esistente;

come elemento di dettaglio, si rileva che, per salvaguardare ulteriormente il restauro, nell'area dove verrà traslocata la *Salicornia* verrà realizzata una paratia in legno che consentirà di non interferire con la vegetazione da salvaguardare, durante le lavorazioni in fase di cantiere e di esercizio;

sull'argomento, a maggior tutela della riuscita della traslocazione, è stata predisposta una specifica prescrizione: *"Il Proponente dovrà attuare il progetto di traslocazione delle comunità vegetali previsto dal progetto ed il loro reimpianto secondo il medesimo gradiente ecologico. Si raccomanda di monitorare l'area di restauro sino al completo attecchimento delle piante messe a dimora, con irrigazione di soccorso nel periodo estivo, di rimuovere le infestanti e diradare periodicamente la vegetazione attorno alla nuova popolazione. Il periodo di monitoraggio è stabilito in anni 3"*;

Miticoltura

CONSIDERATO e VALUTATO che

nella documentazione progettuale si rileva che le distanze con le adiacenti miticolture, le misure di mitigazione previste in sede di realizzazione del dragaggio e il monitoraggio ambientale prescritto, sono congrue con l'intervento in oggetto per la minimizzazione degli effetti;

Traffico marittimo

CONSIDERATO e VALUTATO che

Non si prevedono incrementi notevoli del traffico marittimo ma un miglioramento degli accosti delle barche adibite alla pesca;

Il canale d'accesso, come indicato dalla Capitaneria di Porto, sarà opportunamente segnalato da boe le cui caratteristiche saranno indicate dall'Autorità Marittima;

Paesaggio

CONSIDERATO e VALUTATO che

Le opere in progetto ricadono all'interno dell'Ambito 18 del PPR (Aree delle Infrastrutture1), ove 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 1 Allegato D.G.R. n°22/3 del 24.05.2006 ;

per quanto riguarda l'impatto sul paesaggio, le modificazioni sono trascurabili e le opere in progetto appaiono in linea con le prescrizioni e gli indirizzi del PPR, poiché finalizzate a favorire le relazioni fra il paesaggio marino e quello terrestre;

RITENUTO che la società concessionaria dovrà rispettare le disposizioni della locale Autorità marittima (Ente vigilante) sugli aspetti di sicurezza della navigazione ed il posizionamento di opportuni segnali;

CONSIDERATO e VALUTATO che nello SIA è presente la documentazione relativa all'ex art.109 D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. e che sussistono le condizioni per il relativo rilascio;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

parere positivo per il Progetto "realizzazione di una darsena pescherecci a servizio dell'impianto di stoccaggio e trasformazione del pescato" Porto di Olbia -Proponente Soc. Spano Group srl, con le seguenti prescrizioni:

Numero prescrizione 1	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Ambiente marino
Oggetto della prescrizione	<p>a) Le operazioni di dragaggio dovranno essere effettuate in asciutto. In relazione alle operazioni di escavo marino, dovrà effettuare un monitoraggio sull'ambiente marino, individuandone le componenti che possano, in particolare, interferire con le adiacenti mitilcolture. Il monitoraggio, per modalità di esecuzione, dovrà essere concordato con ARPAS.</p> <p>b) dovranno essere studiate tutte le misure necessarie per evitare o limitare al massimo il conferimento in discarica dei materiali provenienti dall'escavo del canale di accesso al nuovo banchinamento, anche attraverso apposita indagine su eventuali lavori in previsione nel bacino portuale in tempi compatibili con le opere di progetto;</p>
Termini avvio	Verifica
Ottemperanza	Lavori per la realizzazione dell'opera
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--


Numero prescrizione 2	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Suolo e sottosuolo
Oggetto della prescrizione	<p>a) Tenuto conto che è fatto divieto di utilizzo di esplosivi per la rimozione degli scogli affioranti, prima dell'inizio dei lavori dovranno essere effettuate indagini geognostiche e geotecniche nell'area interessata dai lavori a terra (banchina) e in corrispondenza degli ostacoli morfologici da rimuovere all'interno della darsena.</p> <p>b) le operazioni di escavo della parte granitica devono essere poste a verifica da parte del R.U.P. dell'Autorità Portuale e alla supervisione della Capitaneria di Porto per quanto riguarda la sicurezza in mare. Dovranno comunque essere adottate tutte le opportune misure di sicurezza, sia in ordine a possibili danni a cose o persone sia in ordine a possibili impatti sull'ittiofauna e sulle attività mitilicole;</p> <p>c) al fine di minimizzare il danneggiamento alle eventuali concrezioni biologiche presenti sugli elementi affioranti presenti alla imboccatura della darsena mediante l'esposizione alla luce solare e/o all'essiccazione, la ricollocazione in mare, nel sito di ricollocaimento individuato in fase di SIA, dovrà avvenire secondo quanto individuato nel progetto senza che le strutture siano depositate a terra, neanche provvisoriamente</p>
Termini avvio	Verifica
Ottemperanza	Lavori per la realizzazione dell'opera

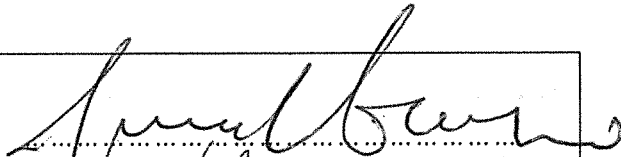
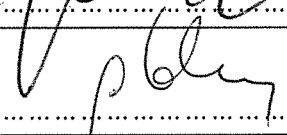
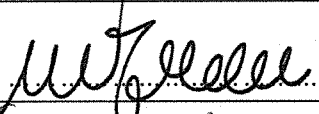
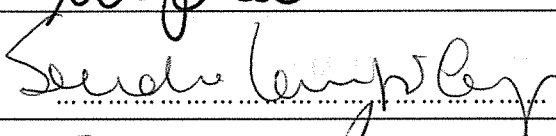
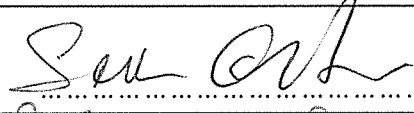
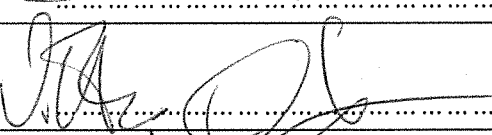
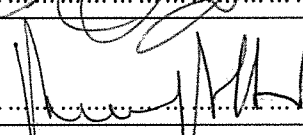
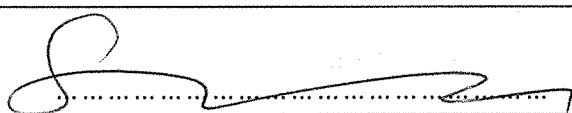
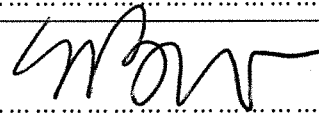
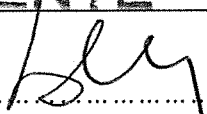

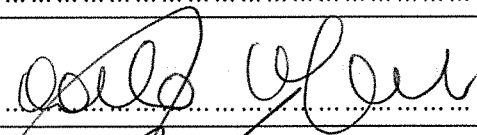
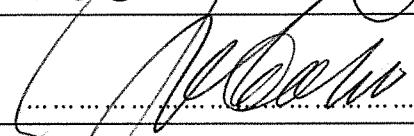
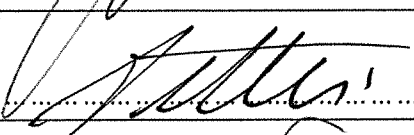
Numero prescrizione 2	
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

Numero prescrizione 3	
Macrofase	Corso d'opera e Post operam
Fase	Fase di cantiere e Fase di esercizio
Ambito di applicazione	Monitoraggio dell'area di traslocazione della Salicornia
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà attuare il progetto di traslocazione dell'area a Salicornia previsto dal progetto ed il loro reimpianto secondo il medesimo gradiente ecologico. Dovrà essere monitorata l'area di restauro sino al completo attecchimento delle piante messe a dimora, con irrigazione di soccorso nel periodo estivo, di rimuovere le infestanti e diradare periodicamente la vegetazione attorno alla nuova popolazione. Il periodo di monitoraggio è stabilito in anni due.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

Numero prescrizione 4	
Macrofase	Corso d'opera
Fase	Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Atmosfera/rifiuti
Oggetto della prescrizione	a) Si raccomanda l'utilizzo di macchine operatrici di ultima generazione, la limitazione della velocità, dei mezzi di cantiere e la telonatura dei mezzi di trasporto e la bagnatura delle aree di cantiere soggette a polverosità. b) dovranno essere adottate tutte le misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (sversamenti, rotture di tubazioni, ecc.) e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento di rifiuti solidi e liquidi e l'osservanza della raccolta degli oli usati connessi all'impiego dei mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi industriali; c) La Società dovrà rispettare il piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico del porto di Olbia
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Lavori per la realizzazione dell'opera
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	--

Esprime inoltre parere positivo anche in riferimento agli adempimenti previsti ex art.109 (commi 5 bis e 5) del D-Lgs.152/2006 e s.m.i.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
---	--

Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	ASSENTE
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	

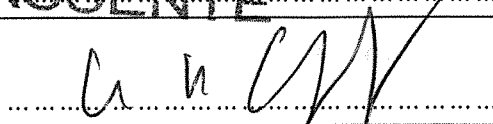
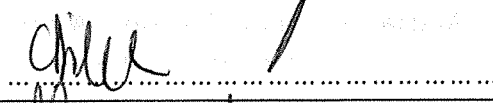
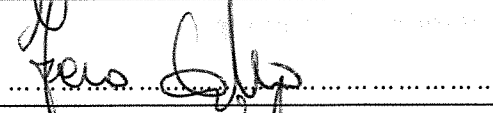
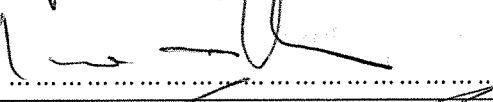
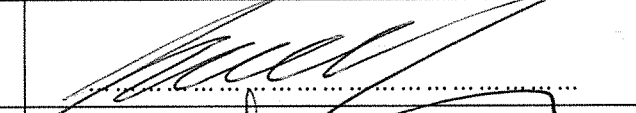
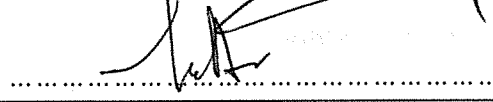
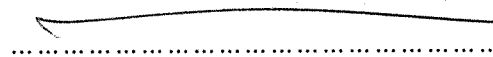
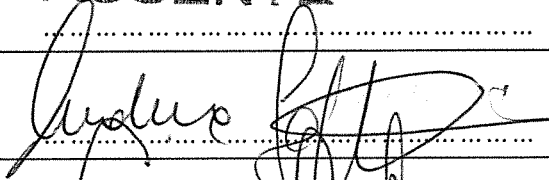
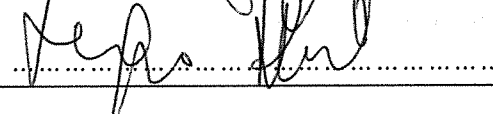
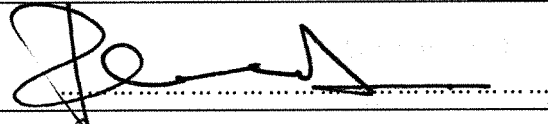

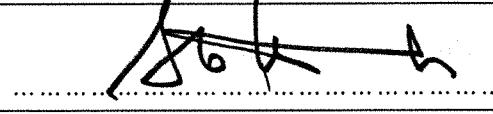
u

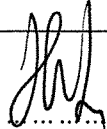

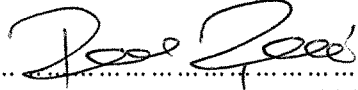


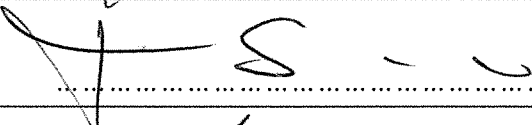

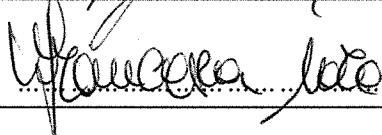

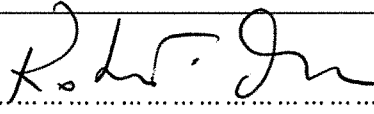
u

|

u
u
u

u

Prof.ssa Barbara Santa De Donno	ASSENTE
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	ASSENTE
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	ASSENTE
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE

Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	
Dott.ssa Franca Leuzzi (Rappresentante Regione Sardegna)	ASSENTE



