



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

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

UFFICIO SEGRETERIA



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2011 - 0003661 del 21/10/2011



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2011 - 0026748 del 24/10/2011

ALLEGATO 10

On.le Sig. Ministro
per il tramite del
Sig. Capo di Gabinetto
SEDE

INDIRIZZO

Direzione Generale
per le Valutazioni Ambientali
c.a. dott. Mariano Grillo
SEDE

Pratica N.

Prof. Mittente:

**OGGETTO: Verifica di assoggettabilità alla VIA - Progetto relativo alla
realizzazione di un banchinamento asservito ad un cantiere di
rimessaggio in Cala Saccaia Olbia - Proponente: Società Nausika
S.r.l.**

Trasmissione parere n. 764 del 30 settembre 2011.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007, per le
successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in
oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
nella seduta plenaria del 30 settembre 2011.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.:c.s.

cc
25/10/11



Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-08
CTVA-US-08_2011-0439.DOC

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

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs. 152 del 2006 e s.m.i., delle opere di *“Progetto relativo alla realizzazione di un banchinamento asservito ad un cantiere di rimessaggio in Cala Saccaia Olbia”* nel porto di Olbia, presentata dalla Società Nausika Sr.l., in data 31/05/2011, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) al prot. DVA-2011-13175 del 08/06/2011 acquisita dalla Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione) al prot. CTVA-2011-2332 del 22/06/2011;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *“Norme in materia ambientale”* e successive modifiche e integrazioni;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante *“Norme in materia ambientale”* così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 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 Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *“Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile”* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria”* ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

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 i Decreti 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;

VISTO il Parere dell'Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci – Porto Tornese prot. n. 9325 del 19/09/2011;

VISTA la documentazione esaminata, acquisita al prot. DVA-2011-13715 del 08/06/2011;

VISTA la documentazione integrativa esaminata, acquisita al prot. CTVA-2011-3164 del 20/09/2011;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione, ai sensi dell'articolo 20, comma 2, del decreto legislativo n. 152 del 2006, come modificato dal decreto legislativo n. 4 del 2008, è avvenuta in data 18/06/2009 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e n. 69;

PRESO ATTO che alla Commissione non risulta l'avvenuta pubblicazione sull'Albo Pretorio del Comune di Olbia;

PRESO ATTO che non risultano essere pervenute osservazioni ai sensi del comma 3 dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 152 del 2006, come modificato dal decreto legislativo n. 4 del 2008;

PREMESSO che:

- l'intervento consiste nell'ampliamento di una banchina al servizio di un cantiere nautico, adiacente ad

uno già esistente della stessa proprietà, e alla costruzione di un bacino per travel lift, nonché all'approfondimento dei fondali in funzione alle attività svolte, in località Cala Saccaia nell'area industriale del porto di Olbia;

- si tratta di un'opera dalle dimensioni limitate che si inserisce in un contesto di banchine adiacenti già realizzate e operative;
- il progetto intende migliorare le condizioni di alaggio e varo delle imbarcazioni, ottimizzando i servizi svolti nel cantiere navale retrostante e adiacente, anche in funzione delle attuali esigenze di mercato, e tenendo conto delle condizioni al contorno;
- attualmente, la società Nausika è titolare di una concessione demaniale di cui all'atto di sottomissione n° 2 e n° 4 del 2005 e il n° 1 del 2007 relativa ad un banchinamento esistente adiacente all'area della costruzione della nuova banchina; la società Nausika S.r.l ha presentato domanda all'Autorità Portuale di Olbia Golfo Aranci per il rilascio di una concessione demaniale marittima, per un periodo di 15 anni, per realizzare e gestire un banchinamento piazzali e bacino travel lift;
- la banchina verrà realizzata in allineamento alle banchine confinanti già esistenti, di cui una in concessione alla società Nausika S.r.l. che ha rilevato altresì la concessione della società Nautisarda titolare di una concessione demaniale dagli anni 80;

CONSIDERATO che:

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico

- sono stati presi in esame i seguenti strumenti di programmazione e pianificazione:
 - Piano Paesaggistico Regionale della Regione Sardegna
 - Piano Urbanistico Provinciale - Piano Territoriale di Coordinamento delle Province di Sassari e Olbia-Tempio
 - Piano Urbanistico Comunale del Comune di Olbia o Piano di Fabbricazione (PRI CINES e nota plano volumetrico)
 - Piano di Classificazione Acustica del Comune di Olbia
 - Pianificazione regionale sulla portualità turistica e cantieristica
 - Piani Generale, Regionale e Provinciale dei Trasporti
 - Piano Regionale del Turismo
 - Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico
- è stata inoltre condotta un'analisi dell'attività cantieristica da diporto nel Comune di Olbia e, in particolare, nel Polo Industriale; la società Nausika, con il presente progetto, vuole ampliare la propria attività di assistenza anche per yacht di maggiori dimensioni, secondo le previsioni di sviluppo della cantieristica e la domanda del mercato che considera Olbia come un importante polo di assistenza nautica;
- il primo Piano Regolatore Portuale di Olbia, predisposto dall'allora Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Cagliari in data 22 luglio 1957, è stato approvato ai sensi della legge 1246 del 3 novembre 1961, con Decreto Interministeriale (Lavori Pubblici e Marina Mercantile) n. 1300 del 08 febbraio 1962. Il P.R.P. è stato poi integrato da cinque varianti (l'ultima nel 1981);
- l'Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci è stata istituita con il DPR 29.12.2000 e successivamente il DM 3 maggio 2001, di rettifica del decreto 21 marzo 2001, ha definito i limiti della propria circoscrizione territoriale;
- a seguito dell'istituzione dell'Autorità Portuale di Olbia-Golfo Aranci e la definizione della propria circoscrizione territoriale, parte dell'area industriale del Porto di Olbia e comunque le aree demaniali marittime, le opere portuali e gli antistanti spazi acquei, ove è situato l'intervento, è rientrata nel perimetro di competenza dell'Autorità Portuale ma non è regolamentata dal Piano Regolatore Portuale vigente, antecedente dell'istituzione dell'Autorità Portuale;
- l'area occupata dal cantiere navale della società Nausika S.r.l rientra nel Piano Regolatore Industriale di Coordinamento Territoriale redatto dal CINES - Consorzio Industriale Nord Est Sardegna, (ora C.I.P.N.E.S.) la cui versione attualmente vigente è quella approvata dalla Delibera di Giunta Regionale n.43/4 del 19.10.2004; tale area è classificata come «Zona D2 - per la piccola industria, artigianato e terziario connesse alle attività del mare»; tra le attività comprese vi sono quelle dei servizi nel settore della cantieristica e della nautica; la zona D2 è normata dall'Art. 20 della Variante alle Norme Tecniche di Attuazione di cui alla Delibera Assembleare Consortile n. 13 del 09.07.2010 del Piano Regolatore Territoriale delle aree industriali gestite dal C.I.P. Gallura (ora C.I.P.N.E.S.);

le norme di attuazione del Piano consentono la realizzazione di opere a mare quali: Banchine; Pontili; Dispositivi di ormeggio; Scali di alaggio; Darsene travel lift;

- il PUP-PTC delle Province di Sassari e Olbia-Tempio, redatto ai sensi della L.R. 45/89 e del D.Lgs. 267/00, e approvato con delibera del Consiglio Provinciale n. 18 del 04.05.2006, non detta particolari norme riferibili all'area di progetto;
- allo stato attuale l'Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci ha redatto il nuovo Piano Regolatore Portuale per tutta l'area di circoscrizione, di cui è in corso di approvazione la VAS;
- per quanto concerne la classificazione del Piano Paesaggistico Regionale, l'area in questione è definita come «grandi aree industriali», all'interno dell'ambito costiero n.18 «Golfo di Olbia»;
- il Piano Urbanistico Comunale ed il Piano di Fabbricazione di Olbia rimandano al Piano Regolatore Industriale del CINES per le aree ubicate all'interno della zona industriale;
- il Comune di Olbia non si è ancora dotato di un Piano di classificazione acustica del territorio comunale;
- l'area di intervento non rientra all'interno delle aree a rischio idrogeologico o a pericolosità idraulica mappate dal Piano di Assetto Idrogeologico per il comune di Olbia;
- l'area non è sottoposta a vincolo idrogeologico di cui al RD. 1126 del 16/05/1926.
- l'area di intervento è interessata dalla Parte III, Titolo Primo del D.Lgs. n. 42 del 22 gennaio 2004 e s.m.i. che, all'art. 142, lettera a), definisce come beni paesaggistici: "i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sul mare", e pertanto si prevede il rilascio della relativa autorizzazione;
- l'area non rientra all'interno di alcun sito della Rete Natura 2000;

VALUTATO CHE

- la documentazione prodotta ha analizzato gli strumenti di Programmazione e Pianificazione territoriale e settoriale vigenti, non rilevando incoerenze tra il progetto e tali strumenti;
- l'area interessata dalle opere marittime è esterna al Piano Regolatore vigente del Porto di Olbia, peraltro approvato prima dell'entrata in vigore della normativa sulla VIA; sono in corso le procedure di approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale;
- emerge una piena rispondenza dell'attività nautica e di rimessaggio con la vocazione territoriale dell'area stabilita dalla pianificazione vigente ed in particolare dal Piano Regolatore Industriale di Coordinamento Territoriale redatto dal CINES;
- l'intervento mira a potenziare le strutture a disposizione della società per un migliore e più proficuo inserimento sul mercato diportistico, in linea con la programmazione industriale dell'area;
- il progetto è conforme alla pianificazione regionale e comunale e costituisce una razionalizzazione e un modesto ampliamento dell'attività di rimessaggio già esistente;
- l'Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci – Porto Torres nel parere Prot. n. 9325, dell'19.09.2011, ha ritenuto compatibile il progetto, affermando che gli interventi richiesti *“si riferiscono all'ampliamento di una concessione già rilasciata per finalità compatibili sia con i programmi attuativi e di sviluppo del porto di Olbia che con l'attuale strumento di pianificazione portuale”*;
- la società ha avviato le procedure per l'ottenimento da parte delle autorità preposte delle autorizzazioni e nulla osta necessari per la realizzazione delle opere; ai fini della movimentazione dei fondali marini, il progetto prevede l'inoltro della richiesta di autorizzazione alla Provincia di Olbia, ai sensi dell'articolo 109 del decreto legislativo n. 152 del 2006, e successive modificazioni, e della Legge regionale 12 giugno 2006, n. 9;

CONSIDERATO CHE:

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- le opere in progetto sono funzionali all'attività cantieristica che la società Nausika S.r.l. esegue nell'area a terra retrostante e adiacente la nuova banchina; la banchina e il travel lift in progetto ricadono nel foglio catastale n. 313 mappale n. 317, 732;
- l'attività sulla banchina e sui piazzali prevede manutenzioni alle imbarcazioni da maggio a settembre e alaggio per il rimessaggio invernale;
- attualmente l'area interessata dalla nuova banchina e travel lift si trova in stato di degrado ed è costituita dalla linea di costa ed un piccolo banchinamento in muratura di cui si prevede la

demolizione; l'area retrostante la banchina è di proprietà della società Nausika S.r.l. e su di essa insistono costruzioni fatiscenti da demolire di cui è stato ottenuto dal SUAP del Comune di Olbia il provvedimento unico, n. 91 del 21/04/2011 per la demolizione e per la costruzione di un nuovo capannone;

- le opere in progetto intervengono positivamente ai fini della sistemazione ordinata dell'area e della sicurezza dei lavoratori;
- in adiacenza al lotto sono presenti altre attività operanti nel campo della cantieristica navale anche di proprietà della stessa società; l'allineamento della banchina tiene conto di quelle già presenti nella zona circostante;
- il progetto muove dalla necessità di dotare il nuovo capannone di rimessaggio, in ampliamento dell'attività già in svolgimento, e l'annessa area di cantiere di un piazzale banchinato e travel lift di maggiori dimensioni;
- la società ha preso in considerazione l'alternativa zero, ossia la scelta di mantenere l'attuale struttura della banchina; tale scelta escluderebbe il proponente da una sostanziale fetta di mercato, che alla luce dell'andamento del settore nautico, orientato verso un aumento delle dimensioni e dei tonnellaggi delle imbarcazioni, rappresenterebbe una notevole perdita per gli operatori che non si adeguassero a tale evoluzione;
- dalle valutazioni effettuate sulle alternative di localizzazione emerge che la soluzione proposta è minimale, seguendo l'allineamento delle banchine; la localizzazione prescelta offre vantaggi come: il posizionamento all'interno di un sistema portuale consolidato (tra due banchine esistenti) ed entro una rete di servizi portuali ed industriali, di facile accesso via mare e via terra, senza la necessità di creare nuove strade di accesso; il posizionamento è ideale rispetto agli agenti atmosferici, in riparo rispetto alle mareggiate, e si inserisce in un punto senza particolari criticità ambientali, riquilificando l'attuale fronte mare;
- l'assetto complessivo della banchina consentirà di diversificare l'offerta soprattutto in riferimento alla dimensione maggiore delle imbarcazioni da alare, fino a 160 ton di dislocamento;
- il progetto prevede una ricettività per 9 posti barca, fino a 15 m di lunghezza;
- i servizi offerti sono: assistenza nautica all'ormeggio; ritiro dei rifiuti solidi e degli oli esausti; fornitura acqua ed energia elettrica alle imbarcazioni; assistenza per tutti i lavori di riparazione e manutenzione; assistenza turistica e logistica;

in merito alle opere di progetto:

- le opere previste nel progetto consistono nella costruzione di una banchina in calcestruzzo con andamento rettilineo ed un bacino per travel-lift. In particolare l'intervento comprende:
 - a. l'escavazione subacquea nello specchio acqueo antistante il banchinamento e adiacente al travel lift, dello strato superficiale di materie sciolte fino a raggiungere la quota batimetrica compresa tra -2 m e -3,50 m nel travel per un totale di 1.820 mc;
 - b. la costruzione di una banchina, dotata di celle antirisacca per una lunghezza di 36,25 m.
 - c. la costruzione dell'invaso per travel-lift delle dimensioni nette di m 27,00x8,70 delimitato da un muro di banchina pieno;

in merito alle caratteristiche strutturali:

- la banchina posa su uno scanno d'imbasamento in pietrame a forma trapezoidale, costituito da un nucleo in pietrame scapolo del peso singolo da kg 50 a 1000, con scarpate di 1/1 e piano di posa in sommità della larghezza di m 5,50;
- il muro di banchina formato da un getto di calcestruzzo subacqueo della classe Rck 35 N Xs2, partente da quota di m -3,00 fino a quota +0,20, della larghezza di m 3,50, è composto da celle antirisacca, con fondo a quota -1,10 e dente anteriore per il contenimento della scogliera di smorzamento in pietrame scapolo, della lunghezza di m 4,00 e profondità di m 2,80, chiuso a monte da un setto in calcestruzzo debolmente armato dello spessore di m 0,70;
- le celle sono intervallate da piloni in calcestruzzo della larghezza di m 2,50 su cui poggiano i solettoni di copertura in calcestruzzo armato Rck 40 N Xs4; il ciglio superiore del muro raggiunge la quota di m +1,20 ed è finito con un coronamento in concio di pietrame granitico lavorato alla martellina;
- il muro di banchina, per tutta la sua lunghezza, è rinfiancato, all'interno da una scogliera in pietrame scapolo con scarpa 1/1 e berma a quota m +0,60; sul rinfianco interno e sulla berma, previo livellamento ed intasamento dei vuoti, è prevista la stesura di un tessuto in polipropilene, del peso non inferiore a 420gr/mq, atto ad impedire il dilavamento del riempimento retrostante, che è realizzato con l'utilizzo dei materiali ritenuti idonei provenienti dagli scavi dopo aver avuto il benestare provinciale

ex art.109 del D.Lgs.152/06;

- la pavimentazione superiore è costituita da un primo tratto, sul muro di banchina, per una larghezza di m 0,60, in pannelli di doghe di legno esotico pregiato della sezione di mm 90x22 poste ad una distanza reciproca di mm 5 e fissate a correnti longitudinali dello stesso materiale con viti in acciaio inox; la restante parte del piano di calpestio del piazzale a tergo della banchina è pavimentato con pavimento del tipo industriale in calcestruzzo Rck 25 N Xs2 dello spessore finito di cm 20, armato con rete elettrosaldata e gettato su letto di sabbia costipata dello spessore di cm 10 e sottofondo in tout-venant rullato da cm 25;
- il progetto prevede una pendenza dello 0,5%, per convogliare le acque in una canaletta di raccolta posta al limite del muro di banchina, che convoglierà le acque ad un pozzetto scolmatore in cui avverrà la separazione fra le acque di prima pioggia e quelle successive;
- si prevede la realizzazione di un cunicolo per l'alloggiamento delle condotte degli impianti della sezione di cm 60x25 nei solettoni e sui piloni, coperto con la pavimentazione in doghe;
- la costruzione dell'invaso per trave-lift prevede uno scanno d'imbasamento in pietrame, che dal fondo dello scavo s'innalza fino a raggiungere la quota di m (-3,50) sotto il livello del mare, a forma trapezoidale, costituito da un nucleo in pietrame scapolo del peso singolo da kg 50 a 1000, con scarpate di 1/1 e piano di posa in sommità della larghezza di m.6,00;
- gli arredi di banchina comprendono le bitte d'ormeggio in ghisa sferoidale da mm 210 di altezza, zincate e verniciate con due mani di polveri epossidiche, un parabordo cavo in gomma della sezione a omega di cm 22x14 ammorsato al muro di banchina, per tutto il suo sviluppo, con tasselli ad espansione in acciaio inox e n° 3 scale di risalita in acciaio inox fissate al muro di banchina;
- i punti di ormeggio sono realizzati mediante la posa in opera di n° 4 corpi morti in calcestruzzo del peso di circa t. 5,00, e relative catenarie;

in merito agli impianti tecnologici:

- il progetto prevede l'ormeggio delle imbarcazioni con il sistema tradizionale dell'attracco a poppa, con catene di ormeggio collegate ad una catena di fondo; si prevede la realizzazione dei seguenti impianti necessari al funzionamento della struttura:
 - ✓ impianto idrico per l'alimentazione di acqua dolce delle colonnine erogatrici a servizio delle imbarcazioni e agli idranti per l'innaffiamento delle aiuole;
 - ✓ impianto antincendio che comporta la posa di 2 idranti UNI 45,
 - ✓ impianto di illuminazione e fornitura energia elettrica con colonnine erogatrici allacciate al quadro elettrico generale del capannone esistente;
 - ✓ impianto di raccolta acque prima pioggia e lavaggio, previsto sia per i piazzali del capannone sia per le banchine demaniali in progetto, realizzato in conformità al Decreto Legislativo 03 aprile 2006 n° 152, e successive modificazioni, parte III, e alla Disciplina regionale degli scarichi approvata con deliberazione della Giunta Regionale del 10 dicembre 2008, n° 69/25;
- il trattamento delle acque di prima pioggia prevede un sistema di grigliatura, dissabbiatura e disoleatura. Le acque di prima pioggia vengono convogliate tramite un pozzetto di by-pass (separatore acque di prima pioggia dalle acque di seconda pioggia) in apposite vasche dette "Vasche di prima pioggia";
- il dimensionamento dell'impianto ha adottato come valore di riferimento i 5 mm di ogni evento di pioggia indipendente, uniformemente distribuiti sull'intera superficie scolante servita dalla rete di raccolta delle acque meteoriche di circa 2800,00 mq; La portata di trattamento si prevede di mc 14/15 minuti = 1,55 litri/secondo e la portata della pompa si prevede di mc 15,00/24 ore = 0,625 mc/ora = 0,17 litri/secondo.
- si prevede l'utilizzo di un disoleatore di dimensioni 1,80x2,20x1,45 m (mc 4 volume utile), composto da una vasca monoblocco in C.A.V. suddiviso in quattro camere e con coperchio dotato di quattro pozzetti d'ispezione;

in merito alle attività di cantiere

- la realizzazione delle opere si prevede in 6 mesi
- le tecniche di esecuzione delle opere sono quelle usuali per i lavori marittimi;
- le fasi di realizzazione dell'opera sono quelle di: allestimento del cantiere; esecuzione della prima parte del muro di banchina; esecuzione dello scavo dello strato di materie sciolte e della roccia con draga o escavatore montato su natante; il refluitamento del materiale nella zona di colmata a tergo del muro di banchina, realizzato nella fase precedente, e nelle aree del piazzale; realizzazione della

seconda parte della banchina e dell'invaso per il trave-lift; versamento del pietrame per la formazione dello scanno d'imbasamento; riempimento a tergo della struttura realizzata col materiale idoneo di recupero dall'escavo; formazione del sottofondo in tout venant, dello strato di collegamento con letto di sabbia; pavimentazione di tipo industriale con getto di calcestruzzo Rck 25 N Xs2 dello spessore finito di cm 20, armato con rete elettrosaldata; esecuzione degli impianti tecnologici con posa delle tubazioni, cavidotti e linee elettriche, apparecchiature idriche, antincendio e per la fornitura di energia elettrica ed illuminazione; esecuzione delle restanti opere di finitura (posa bitte, parabordi e bottazzi, aiuole, ecc.);

- il dragaggio verrà effettuato con escavatore con benna, ripper e martellone montato su pontone semovente dotato di benna e sistema di aspirazione per materiale sciolto; il progetto prevede il deposito dei materiali di escavo in cantiere e il riutilizzo del materiale roccioso per la realizzazione delle scogliere e del materiale sciolto per la realizzazione della colmata, previo essiccamento;
- il progetto prevede la realizzazione di una vasca di essiccazione con terrapieno di contenimento in terra da impermeabilizzare con membrana geotessile a permeabilità controllata;
- non si prevede l'utilizzo di materiali provenienti da cave di prestito, fatta salva l'apposita autorizzazione da parte della provincia di Olbia per il riutilizzo dei materiali da scavo;
- l'accesso al cantiere avviene direttamente dalla strada consortile; si prevede l'adozione di apposite misure per evitare interferenze al transito dei mezzi che potrebbero verificarsi in fase di esecuzione delle opere;
- l'attrezzatura del cantiere comprenderà un piccolo prefabbricato con un vano per ufficio, i servizi igienici e gli spogliatoi sono disponibili presso il cantiere limitrofo;
- nell'area di banchina da realizzare saranno posizionate un'area per l'accumulo temporaneo di materiale in arrivo e una per i materiali provenienti dagli escavi da utilizzare per il successivo riempimento e quelli da eventuali materiali da conferire in discarica;
- i piccoli accumuli di residui di lavorazioni (tavole, carta, materie plastiche di rivestimento o protezione materiali, ecc.) verranno smaltiti mediante il loro trasporto alle pubbliche discariche da ditte specializzate autorizzate;

in merito alla produzione di rifiuti

- si prevede lo smaltimento dei rifiuti provenienti dalle attività cantieristiche secondo quanto previsto dal D.Lgs. 152/06 e successive modificazioni;
- nel capannone esistente esistono già tutti i sistemi di raccolta dei rifiuti nel rispetto delle norme; nel porto di Olbia la cui Autorità competente è l'Autorità portuale, si applicano le disposizioni dell' art. 5 de D. Lgs 182/03. "Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico";
- si prevede inoltre il riutilizzo di tutti i materiali derivanti dal dragaggio, pari a circa 1.820 mc, per il riempimento della colmata, secondo le prescrizioni della Provincia di Olbia Tempio e dell'ARPAS, ovvero, per i materiali che a seguito della caratterizzazione risulterà eventualmente impossibile un riutilizzo degli stessi, lo smaltimento come rifiuti presso discarica autorizzata;

in merito agli studi specialistici e agli approfondimenti effettuati

- l'analisi delle azioni meteo marine ha esaminato i diagrammi anemometrici rilevati dalla stazione di Olbia Aeroporto Costa Smeralda e Guardiavecchia La Maddalena rilevando che i venti dominanti e più frequenti sono quelli del III e IV quadrante (W-NW) che risultano venti "di terra";
- per quanto riguarda il calcolo del moto ondoso è stata individuata la traversia principale per passare poi al calcolo dell'altezza, delle lunghezze e del periodo dell'onda al fine di calcolare le azioni dinamiche indotte sulla struttura;
- la traversia principale che è quella di SW, tenendo conto dei relativi fetch, della velocità e durata del vento; il calcolo dell'onda è stato condotto considerando condizioni di burrasca (vento 20m/s) per un fetch medio di 1 miglio e con durata illimitata;
- risultati ottenuti hanno confermato le ottime caratteristiche di difesa del porto di Olbia nei confronti degli eventi estremi provenienti da largo; non sono emersi problemi per quanto riguarda sia le strutture a mare sia l'ormeggio delle imbarcazioni; l'altezza d'onda ottenuta dalle simulazioni risulta di 47 cm;
- ai fini dei controlli e delle operazioni di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, si prevede la tenuta dell'apposito fascicolo dell'opera ai sensi del D.Lgs. 81/08;
- si prevede l'esecuzione delle lavorazioni secondo piani di lavoro e procedure, nel rispetto di quanto disposto dalla normativa specifica sulla sicurezza nei luoghi di lavoro e nei cantieri mobili ex T.U sulla

MA

[Handwritten signatures and initials]

sicurezza di cui al D.lgs 9 aprile 2008, n°81 e successive modifiche ed integrazioni;

VALUTATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- si tratta di un intervento di limitata entità su una struttura portuale preesistente, ricadente su un litorale già antropizzato e utilizzato per insediamenti industriali;
- la realizzazione del progetto consentirà di effettuare un importante passo verso il miglioramento della qualità dei servizi forniti, una migliore agibilità degli spazi a terra e una migliore operatività del rimessaggio e degli specchi acquei;
- per quanto riguarda il traffico indotto dalle attività di cantiere, questo non incide in maniera rilevante sul traffico complessivo della zona industriale, anche in considerazione della consistenza dell'intervento, la cui realizzazione si prevede in soli 6 mesi; la movimentazione massima dei mezzi d'opera prevista è quella dell'autobetoniera, durante i getti del calcestruzzo della banchina e dell'invaso, pari a 30 viaggi in 10 giorni lavorativi;
- non si rilevano incrementi significativi del traffico indotto in fase di esercizio a seguito delle modifiche apportate dal progetto;
- il progetto prevede la richiesta di autorizzazione all'ufficio provinciale competente per le attività di dragaggio e movimentazione dei fondali;
- l'intervento non crea un significativo incremento dell'attività della società, tale da modificare le condizioni attuali delle attività marittime nella zona;

CONSIDERATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale e la valutazione degli impatti:

- la documentazione presentata ha analizzato le componenti ambientali con riferimento al sito specifico di progetto, specificando che nella fase di esercizio gli impatti attesi hanno una natura identica a quella delle attività attuali. La vocazione del sito non è modificata dalla realizzazione della banchina e del travel lift; le modifiche introdotte riguardano soprattutto il tonnellaggio e le dimensioni delle imbarcazioni che potranno accedere al cantiere a seguito della realizzazione del progetto. Pertanto, non è ravvisabile alcun significativo aumento dell'entità, della portata o della natura degli impatti nella fase di esercizio;
- gli impatti attesi nella fase di realizzazione delle opere consistono nella produzione di polveri causate sia dal transito dei mezzi operanti in cantiere, che dalla realizzazione delle opere, nella produzione di rumori causati dalle attività del cantiere, nella messa in sospensione di eventuali sostanze contaminanti durante le operazioni di dragaggio del fondale; nella modifica della linea di costa, causata dall'ampliamento della banchina con il suo avanzamento in mare, e la realizzazione del bacino di allaggio per il travel lift, nella produzione di rifiuti, generati durante le normali attività di cantiere ed eventualmente costituiti dai fondali qualora questi risultassero non riutilizzabili nella costruzione delle opere;

Atmosfera

- la caratterizzazione climatologica riguardo alla temperatura viene svolta prendendo in considerazione i dati meteorologici rilevati nella stazione termometrica di Olbia dal 1924 al 1992, editi dalla RAS - EAF nel nuovo SISS; l'andamento di tali temperature varia mediamente tra i 9,4° C nel mese di gennaio ed i 24,9° C nel mese di Luglio;
- per la valutazione della piovosità nell'area in esame si è fatto riferimento all'afflusso meteorico rilevato in 71 anni di osservazione, dal 1922 al 1992, nella stazione pluviometrica di Olbia, editi dalla RAS - EAF nel nuovo SISS. L'anno più piovoso nel tempo di osservazione è il 1946 con 1177,9 mm di pioggia; l'anno meno piovoso nel tempo di osservazione è il 1991 con 301,6 mm di pioggia;
- dai diagrammi anemometrici rilevati dalla stazione di Olbia, Aeroporto Costa Smeralda e Guardiavecchia La Maddalena, si può notare che i venti dominanti e i più frequenti sono quelli del III e IV quadrante (W - NW), seguiti da Levante (SE), Grecale (NE), ciascuno intorno al 15% di frequenza e di solito più deboli dei venti occidentali;
- nella microarea oggetto di interesse non si dispone di dati ufficiali relativi alla qualità dell'aria; tuttavia, lo studio evidenzia che l'assenza di fonti di inquinamento dell'aria significative, concentrate o diffuse, nonché le condizioni meteorologiche caratterizzate da un regime anemometrico con venti sensibili in tutte le stagioni dell'anno, rendono la qualità dell'aria in generale priva di inquinamenti sensibili;

- la stima degli impatti per la fase del cantiere ha rilevato fenomeni di inquinamento atmosferico di durata limitata nel tempo e circoscritti come area di influenza che non potrebbero causare disagi significativi, legati soprattutto alla movimentazione dei mezzi di trasporto di materiale ed apparecchiature da e per il sito di costruzione;
- si prevede l'adozione di interventi di mitigazione come l'umidificazione periodica delle aree non pavimentate attraversate dai mezzi, la copertura degli scarrabili e la riduzione della velocità di transito dei mezzi;
- per quanto concerne l'inquinamento atmosferico dal traffico indotto dalle attività di cantiere si rileva che l'area esterna è attraversata da un cospicuo numero di mezzi, in relazione alle attività industriali della zona, e la presenza del cantiere, limitata peraltro ad un intervallo temporale breve, non potrebbe incidere in maniera significativa; si prevede l'utilizzo di motori ecologici e una puntuale manutenzione e revisione dei mezzi;
- non si rileva un incremento degli impatti in atmosfera per la fase di esercizio;

Ambiente idrico

- non si rilevano criticità nelle aree superficiali limitrofe; lo stato ecologico del vicino Rio Padrongiano è sempre stato "buono" secondo il monitoraggio del ARPAS;
- si evidenzia la presenza di nitrati in concentrazioni superiori ai limiti di riferimento nell'acquifero sottostante il territorio di Olbia;
- l'afflusso dei corpi idrici nel golfo di Olbia, e la conseguente concentrazione di materiale sospeso, incide sulla flora e fauna dell'ambito portuale, creando un ambiente particolarmente sensibile, aggravato dagli interventi di origine antropica;
- la circolazione delle acque del golfo non subisce modifiche da un intervento progettuale di dimensioni esigue, come quelle di progetto;
- durante le operazioni di escavo, si prevede quale misura di mitigazione l'utilizzo di panne galleggianti, in modo da impedire o comunque limitare fortemente la diffusione di eventuali sospensioni dei sedimenti che dovessero essere sollevati dalle operazioni di scavo; ; ciò anche in considerazione delle vicine attività di mitilicoltura;
- durante le attività di cantiere si prevede di adottare un piano di emergenza con tutti i possibili accorgimenti per evitare lo spargimento di idrocarburi e residui delle lavorazioni nelle acque portuali e in mare; in ogni caso durante le lavorazioni con i mezzi marittimi saranno disposte panne galleggianti e l'impresa sarà dotata di materiali assorbenti (cuscini o fogli assorbenti) o altri prodotti chimici tipo "Pristine Sea" (Marine Sistem USA) che assorbano e neutralizzino gli idrocarburi, consentendone poi la rimozione meccanica;
- nell'ambito del banchinamento sono previsti appositi impianti di convogliamento e trattamento delle acque delle banchine, attraverso un disoleatore e separatore, al fine di evitare fenomeni di inquinamento del mare;

Suolo e sottosuolo

- l'aspetto del golfo di Olbia, originato da antiche valli fluviali invase successivamente dall'ingresso del mare, risulta attualmente molto modificato dalle attività umane. Inoltre, la sedimentazione apportata dai corpi idrici che affluiscono nel golfo, aumentando la concentrazione nell'acqua di materiale sospeso, comporta un'ulteriore variazione della quantità e qualità della luce che raggiunge il fondale con effetti negativi sul fitobenthos;
- dal punto di vista geologico, l'area di indagine è costituita dal basamento paleozoico granitico in genere ricoperto da modesti spessori di depositi fluviali con inclusi elementi lapidei granitici, addensati, colore grigio ocra. Al di sopra del basamento (nel dominio marino) si rinvencono depositi sedimentari attuali costituiti nella parte emersa da depositi dei letti fluviali attuali e da coltri pedogenizzate, mentre nella parte sommersa prevalgono sedimenti limo sabbioso-argillosi poco o nulla consistenti nerastri, sabbie limose poco addensate nerastre, nonché da termini intermedi delle suddette categorie. Localmente si rinvencono modestissimi spessori di sabbie incoerenti;
- la linea di riva non presenta caratteristiche di particolare pregio, risultando in un'area altamente degradata per le attività industriali che si svolgono nelle vicinanze;
- la realizzazione dell'intervento genera una lieve modifica della linea di costa, che tuttavia si inquadra in un'area che ha una vocazione marcatamente industriale e in particolare dedicata al settore dei servizi per la nautica;
- la documentazione contiene alcune simulazioni fotografiche, che mostrano la situazione attuale e quella a conclusione di lavori, rilevando l'assenza di modifiche rilevanti nel contesto del golfo di

Olbia;

- lo studio riporta le indagini sulla qualità chimica e microbiologica dei sedimenti effettuati nell'area a mare adiacente a quella di progetto, nel settembre 2009, secondo il manuale ICRAM-APAT;
- sono state effettuate analisi chimiche, fisiche, su carote della lunghezza di 50 cm, e analisi tossicologiche eseguite sul sedimento fresco, che hanno evidenziato la compatibilità del materiale a un riutilizzo in zona industriale e l'assenza di tossicità acuta;
- le analisi stratigrafiche su due sondaggi effettuati ha rilevato caratteristiche omogenee sintetizzate in uno strato di sabbia con limo e argilla, di colore grigio, fino ad una profondità variabile tra i 50 cm e 1 m, seguito da uno strato di 20 cm di sabbia grossolana a contatto con il sottostante granito fratturato, seguito da granito fratturato;
- il progetto prevede il riutilizzo del materiale di dragaggio come riempimento nella realizzazione della struttura del nuovo piazzale, in conformità agli esiti dell'istruttoria tecnica presso la Provincia di Olbia - Tempio in sede di autorizzazione ai sensi dell'art. 109 del D.Lgs. 152/06;

Rumore e vibrazioni

- Il Comune di Olbia non si è ancora dotato di un Piano di classificazione acustica del territorio comunale. In base alle caratteristiche dell'area in esame e di quelle limitrofe, in conformità alle indicazioni dell'amministrazione comunale e alla disposizioni della normativa specifica, a tutta la zona portuale di Cala Saccaia, facente parte della zona urbanistica D - Industriale - lo studio ipotizza che la classe acustica VI. Gli insediamenti residenziali/turistici più prossimi all'area interessata dall'intervento, individuati come ricettori sensibili, distano circa 650 m (R2), 850 m (R3) e 700 m (R1). La documentazione presentata non rileva ricettori sensibili prossimi all'area di intervento;
- i limiti del rumore ambientale ammissibili per la zona industriale dell'intervento sono pari a 70 dB(A) sia in periodo diurno che notturno. L'ubicazione del sito in area industriale rende difficilmente percepibili le eventuali modifiche al clima acustico indotte dalla presenza del cantiere. Attualmente il clima acustico di tutta l'area industriale di Cala Saccaia è caratterizzato sostanzialmente dalla rumorosità prodotta dal traffico di autoveicoli e dalle attività produttive presenti, oltre che dalle imbarcazioni in movimento dai vari scali o in transito nello specchio acqueo antistante;
- si prevede l'acquisizione della specifica autorizzazione da parte dell'Autorità comunale per l'attività rumorosa temporanea di cantiere;
- per la fase di esercizio non si prevedono variazioni significativi dei livelli sonori rispetto alla situazione attuale che possano generare impatti aggiuntivi causati dall'incremento del rumore di fondo già attualmente presente; il livello sonoro nelle normali condizioni di esercizio, per attività simili a quella in esame, sia quantificabile in 55 - 60 decibel; non si prevedono impatti dovuti all'aumento delle vibrazioni durante la fase di esercizio;

Vegetazione, Flora e fauna

- l'intervento ricade all'interno di un lotto edificato privo di flora e vegetazione;
- nell'area piccola oggetto di studio la fauna attualmente presente è quella tipica della Sardegna settentrionale che, a causa della sottrazione, frammentazione ed alterazione di habitat determinata dalle attività antropiche e dall'uso specifico del territorio, risulta praticamente assente;
- nelle aree a contorno della zona industriale l'avifauna è estremamente varia per la presenza di macchia mediterranea, ambienti rupicoli, acquatici, agricoli ed urbanizzati e da zone di transizione inserite nell'area vasta. Le specie sono comunque legate alla macchia mediterranea ed alle zone agricole, mentre risultano ridotte le popolazioni di uccelli rapaci, a causa della forte incidenza antropica;

Ecosistemi

- l'ecosistema è confinato, a ridotto idrodinamismo e influenzato da attività antropiche.
- la componente biotica, a basso grado di biodiversità, è caratterizzata da specie ad alta tolleranza eurialine e euriterme. La presenza nel fondale di fanghi accumulatisi a seguito dell'attività di lavorazione dei mitili produce sedimentazione di materiali organici, che danno origine a processi eutrofici e alla limitata penetrazione della luce, impedendo la sopravvivenza delle alghe, determinano quindi un ambiente inadatto dal punto di vista ecologico ad una popolazione più complessa. Non viene quindi rinvenuta in tutta l'area portuale la presenza di praterie di Poseidonia Oceanica; i fattori concomitanti alla degradazione sono la presenza di un traffico marittimo intenso, l'aratura da ancoraggi, la presenza di mucillagini ecc.
- l'area risulta invece colonizzata dal *Mytilus Galloprovincialis*, sia per la presenza delle aziende produttrici sia per la possibilità di colonizzazione offerta dai blocchi di materiali litici di costituzione delle banchine e dalle catene di ancoraggio dei pontili;

- gli interventi di difesa dell'ecosistema marino prevedono il controllo della torbidità delle acque in fase di costruzione, in modo da poter sospendere i lavori nel caso in cui si possano determinare problemi, anche in considerazione delle vicine attività di coltivazione dei mitili;
- all'intorno del Golfo di Olbia sono presenti aree SIC e ZPS e aree protette, a distanza superiore ai 5 miglia dall'area di progetto; in un intorno discreto dall'area di intervento sono individuabili le seguenti aree naturali protette che, comunque, non la interessano direttamente, come desumibile dalle cartografie:
 - Oasi permanenti: Tavolara, isola Molara, Coda Cavallo;
 - Zone a protezione speciale (ZPS): Isole del Nord-Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro (ITB013019)
 - Zone di Interesse Comunitario (SIC): Isole di Tavolara, Molara e Molarotto (ITB010010) e Stagno di San Teodoro (ITB010011);
 - Parchi e riserve: riserva marina di Tavolara - Punta Coda Cavallo
- l'area di intervento non è contermina alle suddette zone di protezione, ma si trova in un'area industriale autorizzata, a distanza di alcune miglia e non interferisce con le misure di protezione delle suddette aree protette;

Paesaggio e beni culturali

- l'intervento insiste in un'area industriale fortemente antropizzata;
- la realizzazione della nuova banchina comporterà la copertura di un tratto di costa roccioso parzialmente ricoperto da deboli spessori di sedimenti litoranei; non si prevedono modifiche sostanziali allo skyline percettivo del golfo di Olbia;
- la linea di riva non presenta caratteristiche di particolare pregio, risultando in un'area altamente degradata per le attività industriali che si svolgono nelle vicinanze;
- sono state realizzate simulazioni foto realistiche ai fini della verifica della potenziale incidenza degli interventi proposti sullo stato del contesto paesaggistico dell'area;
- ai fini della mitigazione delle opere e dell'inserimento paesaggistico delle stesse, il progetto utilizza materiali con colorazione il più possibile compatibile con il contesto territoriale e prevede la sistemazione a verde, lungo il limite della nuova banchina, con specie tipiche della macchia mediterranea, come il corbezzolo, il lentisco e il mirto, scelte per la loro valenza estetica e per la loro adattabilità alle condizioni avverse stagionali di vento e salinità;

Salute pubblica

- lo studio ritiene trascurabile l'impatto sulla componente salute pubblica che potrebbe derivare dalla ricaduta di polveri e da emissioni in atmosfera e in mare durante le attività di cantiere, nonché da emissione di rumore e l'alterazione della qualità del paesaggio percepibile;

Assetto territoriale e socio-economico

- in linea generale, la realizzazione dell'opera apporterà una riqualificazione della dotazione di servizi dell'area portuale che attiverà una risposta positiva da parte dell'economia locale;

VALUTATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale e le misure di mitigazione degli impatti:

- non si rilevano impatti significativi aggiuntivi nella fase di esercizio, rispetto alla situazione attuale. La società prevede di introdurre modifiche migliorative sotto l'aspetto ambientale per lo smaltimento delle acque di lavaggio imbarcazioni, prevedendo la raccolta con apposite canalette, il passaggio da impianti di trattamento, con separatore e disoleatore, e lo smaltimento in fognatura;
- il progetto prevede un monitoraggio, prima, durante e dopo l'esecuzione degli scavi attraverso il prelievo di campioni d'acqua per stabilire eventuali alterazioni delle componenti presenti;
- prima, durante ed alla fine dei lavori di dragaggio lo studio prevede un monitoraggio dei sedimenti in punti collocati all'interno della zona di intervento ed in un conveniente intorno; si prevede di seguire la metodologia descritta nel "Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini" realizzato da ICRAM (Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare) e APAT (Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici), per quanto riguarda: la caratterizzazione del materiale da dragare; i criteri di valutazione della qualità dei sedimenti; la gestione dei materiali in ambito portuale; le opzioni di gestione dei materiali; le modalità operative di dragaggio a basso impatto ambientale;
- le limitate dimensioni dell'intervento escludono effetti significativi a scala ampia sulla dinamica

costiera e sulla tendenza evolutiva della linea di costa;

- gli impatti provocati dal traffico indotto dalle attività di trasporto dei materiali si ritengono trascurabili in quanto temporanei e puntuali e interessanti un'area industriale;
- non si prevedono interazioni o impatti rispetto alle sensibilità ambientali dei SIC e ZPS presenti nell'area vasta, in considerazione delle limitate dimensioni dell'intervento e della distanza dalle zone perimetrate di tali aree protette;
- le azioni previste dal progetto nella fase di cantiere sono di portata limitata, sia dal punto di vista quantitativo (limitata estensione e dimensionamento delle strutture), che temporale (limitata durata dei lavori); le azioni presenti in fase di esercizio inoltre sono già in gran parte presenti e non incideranno sull'assetto ambientale dell'area, soprattutto considerando l'elevato traffico marittimo già presente, soprattutto in estate;
- si ritengono tuttavia opportune misure di sicurezza per rischi di inquinamento ambientale durante la realizzazione delle opere, come versamento di oli dai macchinari, sconfinamenti ecc, anche in considerazione delle attività di mitilicoltura presenti nell'area;
- il progetto non prevede l'utilizzo di esplosivi per le attività di escavazione dei fondali marini;
- la percezione visiva dal lato mare non subisce modifiche significative; l'intervento si inserisce in un contesto di per sé poco sensibile e con elevata capacità di assorbimento visuale, derivante dalla presenza di numerosi capannoni industriali (dove si svolgono attività simili), da gru e travel-lift di alaggio natanti, da imbarcazioni in acqua e in banchina, che caratterizzano il luogo e la sua percezione visiva;

VALUTATO CHE

- si tratta della realizzazione di un'opera di ridotta consistenza; complessivamente la proposta progettuale risulta adatta al carattere dei luoghi, tale da non produrre danni al funzionamento territoriale e da non abbassare la qualità paesaggistica esistente;
- da quanto dedotto dall'analisi della documentazione, si può escludere che a seguito della realizzazione del progetto vi saranno impatti permanenti che possano accrescere i valori preesistenti, e che si possano generare nuovi impatti significativi e negativi dalla realizzazione dei lavori alle componenti ambientali e alla salute pubblica;
- si valutano positivamente le misure di mitigazione proposti dallo studio per le attività di cantiere;
- l'intervento non si ritiene in grado di incidere in maniera significativa sul contesto territoriale del progetto, sia con riferimento alle imbarcazioni sia con riferimento al traffico indotto; non si rilevano incrementi significativi dei volumi di traffico indotto nella viabilità della zona industriale;
- gli unici impatti prevedibili determinati dalle opere e ricadenti sul contesto circostante riguardano quelli di cantiere. Tuttavia si tratta di impatti non significativi che potranno essere gestiti con iniziative mitigatrici opportune e accorgimenti facilmente attuabili. Ciò anche tenendo conto che l'intervento è circoscritto all'interno dell'area portuale, in area industriale, e si presenta limitato a fronte dell'estensione dell'area stessa. In ogni caso si tratta di impatti transitori che termineranno con l'ultimazione dei lavori;
- il progetto deve essere sottoposto all'esame del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche;

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

ESPRIME

PARERE FAVOREVOLE ALL'ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI V.I.A

del "Progetto relativo alla realizzazione di un banchinamento asservito ad un cantiere di rimessaggio in Cala Saccaia Olbia"

presentata da Nausikaa S.r.l, fatti salvi i pareri, nulla osta e approvazioni delle autorità competenti per la realizzazione delle opere, anche in ordine ai vincoli paesaggistici, a condizione che si osservino le seguenti prescrizioni.

1. ai fini dell'attività di controllo, la società General Port Services S.r.l, dovrà comunicare all'ARPA Sardegna la data dell'inizio dei lavori;

2. durante tutto il periodo dei lavori, dovranno essere attuate tutte le misure di monitoraggio e di mitigazione degli impatti ambientali sulle diverse componenti interessate, così come definite nella documentazione consegnata, e esposta nelle premesse;
3. in particolare dovranno essere adottate misure di mitigazione che evitino o riducano al massimo il verificarsi di inquinamenti accidentali, generati da incidenti alle macchine di cantiere (versamenti, rotture di tubazioni, ed altro) e prevedano la canalizzazione e raccolta delle acque residue dai processi di cantiere e dalle aree di deposito ed essiccazione dei materiali da scavo per gli opportuni smaltimenti, il controllo e smaltimento di rifiuti liquidi e solidi e l'osservanza della raccolta degli oli minerali usati connessi all'impiego di mezzi meccanici e degli altri rifiuti liquidi di tipo industriale;
4. prima dell'inizio dei lavori dovranno essere effettuate indagini geognostiche e geotecniche nell'area interessata dai lavori che dovranno essere sottoposte a verifica da parte del R.U.P. dell'Autorità Portuale;
5. durante tutto il corso dei lavori, lo specchio d'acqua interessato dai lavori deve essere "conterminato" mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne, al fine di limitare l'intorpidimento della colonna d'acqua, anche in considerazione delle attività di mitilicoltura presenti nell'area;
6. prima della messa in esercizio dell'opera devono essere installati e resi funzionanti gli impianti di trattamento delle acque delle banchine previste dal progetto;
7. i materiali, la finitura esterna e la colorazione delle pareti della nuova struttura devono conformarsi a quelle esistenti nelle aree limitrofe.
8. dovrà essere effettuata una campagna di caratterizzazione chimico - fisica dei fondali interessati dalla realizzazione dell'opera, e dovrà essere osservato lo smaltimento dei sedimenti e l'eventuale deposito temporaneo ai fini dell'essiccazione secondo le prescrizioni impartite da parte della Provincia di Olbia.
9. la società Nausika S.r.l., dovrà rispettare il piano di raccolta differenziata dei rifiuti a terra e il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico del porto di Olbia;
10. restano ferme le determinazioni che potranno essere assunte in sede di adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Presidente Ing. Guido Monteforte Specchi

ASSENTE

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

ASSENTE

Prof. Saverio Altieri

ASSENTE

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Dott. Maurizio Croce

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

ASSENTE

Ing. Graziano Falappa

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

SL

AS E

Arch. Antonio Gatto

[Handwritten signature]

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

[Handwritten signature]

Dott. Andrea Lazzari

[Handwritten signature]

Arch. Sergio Lembo

[Handwritten signature]

Arch. Salvatore Lo Nardo

[Handwritten signature]

Arch. Bortolo Mainardi

[Handwritten signature]

Avv. Michele Mauceri

[Handwritten signature]

Dott. Antonio Mercuri

[Handwritten signature]

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

[Handwritten signature]

Ing. Santi Muscarà

[Handwritten signature]

Arch. Eleni Papaleludi Melis

[Handwritten signature]

Ing. Mauro Patti

[Handwritten signature]

Cons. Roberto Proietti

[Handwritten signature]

Dott. Vincenzo Ruggiero

[Handwritten signature]

Dott. Vincenzo Sacco

[Handwritten signature]

Avv. Xavier Santiapichi

[Handwritten signature]

Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

Francesca Soro
Francesco C. Vazzana
Roberto Viviani

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TERRA DEL BASSO E DEL MARE
Comitato Nazionale di Esperti
dell'Impianto Sottile S. Vito S. S.
Il Segretario Carlo Santoro

La presente copia fotostatica composta
di N° fogli è conforme al
suo originale. *21/10/2011*
Roma, li