



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

Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
E. prot DVA - 2010 - 0019452 del 03/08/2010

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS  
U. prot CTVA - 2010 - 0002669 del 02/08/2010

All'On. Sig. Ministro  
per il tramite del  
Sig. Capo Di Gabinetto  
SEDE

Direzione Generale per le  
Valutazioni Ambientali  
SEDE

Pratica N. ....  
Ref. Mittente: .....

**Oggetto: Verifica di Assoggettabilità alla VIA Porto di Olbia  
Realizzazione di un bacino di alaggio con travel lift.  
Proponente: General Port Services.**

**Trasmissione parere n.468 del 16 luglio 2010.**

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 16 luglio 2010.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE  
(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.



Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 ROMA - Tel 0657223063/64 - Fax 0657223082 - e-mail: civa@minambiente.it



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

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

Parere n. 468 del 16.07.2010

<b>Progetto:</b>	<b>Verifica di assoggettabilità alla VIA</b>  <b>Porto di Olbia</b>  <b>Realizzazione di un bacino di alaggio con travel lift</b>
<b>Proponente:</b>	<b>General Port Services S.r.l.</b>

*[Handwritten signatures and initials are present on the right side and bottom of the page, including a large signature on the right margin and several initials at the bottom.]*

## LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'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, come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, delle opere di "Realizzazione di un bacino di alaggio con travel lift" del porto di Olbia, presentata dalla Società General Port Services Sr.l., in data 10/02/2010, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) al prot. DVA-2010-05534 del 24/02/2010 acquisita dalla Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione) al prot. CTVA-2010-0980 del 24/03/2010;

**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;

**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 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;

**VISTI** i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

**VISTA** la documentazione esaminata, acquisita al prot. DVA-2010-05534 del 24/02/2010, che consiste in:

- Relazione generale;
- Studio meteomarinario;
- Relazione paesaggistica;
- Studio preliminare ambientale;
- Planimetrie progettuali (Corografia del paraggio, Stralcio carta nautica, Inquadramento Urbanistico territoriale, Situazione attuale, Planimetria progetto, Sezioni tipo delle opere marittime, Planimetria impianti);

**VISTA** la documentazione integrativa prodotta, acquisita al prot. CTVA-2010-1723 del 04/06/2010 che comprende in particolare:

- Planimetria del CINES;
- Licenza di concessione n. 11/2004 del 20/10/2004 (valida dal 01/01/2003 al 31/12/2008) rilasciata alla Sinergest Olbia S.p.A;
- Parere favorevole del Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche, espresso in data 01/07/2004 con foglio n. 2559 (planimetria);
- Licenza di subingresso della General Port Services S.r.l. alla Sinergest Olbia S.p.A (rep. N. 3 del 24/06/2007);
- Licenza di concessione demaniale marittima n. 24/2009 (valida dal 01/01/2009 al 31/12/2009);
- Bollettino Ufficiale della Regione Autonoma della Sardegna n. 01 del 08/01/2010 contenente la pubblicazione della richiesta di rinnovo della istanza di concessione;

**VISTA** la documentazione integrativa prodotta, acquisita al prot. CTVA-2010-1891 del 16/06/2010 che comprende in particolare:

- Bilancio del materiali;
- Opere in progetto e progetto in concessione;

VISTO il Parere dell'Autorità Portuale di Olbia - Golfo Aranci - Porto Tornese (prot. n. 000725 del 8/10/2009);

**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 23/02/2010 sulla Gazzetta Ufficiale n. 73 della Repubblica Italiana, Parte Seconda e sull'Albo pretorio del Comune di Olbia dal 10/03/2010;

**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 è previsto all'interno del Golfo di Olbia, nello specchio acqueo antistante il cantiere navale della società General Port Services S.r.l, sito nell'area limitrofa al molo Valchisone, nella zona industriale del porto di Olbia;
- si tratta di un'opera dalle dimensioni limitate che consiste nel banchinamento di un tratto di costa rocciosa di circa 60 m, inserito in un contesto di banchine già realizzate e operative, e nella realizzazione di un travel lift per l'alaggio e varo di imbarcazioni fino ad un peso di circa 100 ton;
- il progetto intende migliorare le condizioni di alaggio e varo delle imbarcazioni, ottimizzando i servizi svolti nel cantiere navale retrostante, anche in funzione delle attuali esigenze di mercato, e tenendo conto delle condizioni al contorno;
- attualmente la società General Port Services S.r.l. è già titolare di una concessione demaniale marittima n. n. 24/2009, rilasciata dall'Autorità Portuale di Olbia - Golfo Aranci per una superficie demaniale pari a 7.197 mq.; la richiesta della concessione demaniale marittima relativa al progetto in esame prevede alcune modifiche delle opere a terra, ed in particolare l'aumento della profondità della banchina e l'aumento delle dimensioni del travel lift, ma non prevede un aumento della superficie complessiva dell'area in concessione;

**PREMESSO** che:

- la società General Port Services S.r.l. ha presentato una prima istanza relativa al progetto in data 27/05/2009 e acquisita al prot. n. DSA-2009-14859 del 12/06/2009, che successivamente ha ritirato con nota del 18/09/2009 e acquisita al prot. n. DSA-2009-2552 del 28/09/2009;

**per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico**

- il primo Piano Regolatore Portuale ("P.R.P.") 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 acquee, 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 dai cantieri navali della società General Port Services S.r.l rientra nel Piano Regolatore Industriale di Coordinamento Territoriale redatto dal CINES (Consorzio Industriale Nord Est Sardegna), 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 planimetria del piano, in scala 1:4000 riporta la sagoma delle opere marittime previste dal progetto;
- allo stato attuale l'Autorità Portuale di Olbia - Golfo Aranci ha redatto il nuovo Piano Regolatore Portuale per tutta l'area di circoscrizione, che è stato presentato ai membri del Comitato Portuale il 1° ottobre 2008;

- per quanto concerne la classificazione del Piano Paesaggistico Regionale, l'area in questione è definita come «insediamenti produttivi», 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;
- l'area non rientra all'interno di alcun sito della Rete Natura 2000;
- l'area di intervento non rientra all'interno delle aree a rischio idrogeologico mappate dal Piano di Assetto Idrogeologico per il comune di Olbia;
- in data 01/07/2004, con foglio n. 2559, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche, ha espresso parere favorevole al progetto di cui alla concessione demaniale n. 11 del 20/10/2004, successivamente rinnovata con la licenza di concessione demaniale marittima n. 24 del 2009;
- sullo stesso progetto ha espresso parere favorevole l'agenzia del Demanio – filiale di Sassari, con nota prot. N. 617/dm in data 30/01/2004, e il C.I.N.E.S con prot. N. 4959/2002 in data 12/09/2002;
- il progetto in esame, di cui è in corso l'istruttoria per la concessione demaniale marittima e per l'ottenimento dei pareri da parte delle autorità preposte, differisce dal progetto approvato per un aumento di 12,00 m della profondità di un tratto di banchina lungo 38,50 m, un aumento di 4,00 m della larghezza complessiva del ravel lift, e una riduzione della quota batimetria di progetto a -3,00 m in luogo della quota batimetrica di -4,00 m;
- nell'ambito della documentazione integrativa la società fa riferimento all'articolo 24 del Regolamento del Codice della Navigazione di cui al DPR 15 febbraio 1952, n. 328, che prevede che le varianti di questo tipo possono essere autorizzate con atto scritto del Capo del Compartimento Marittimo previo nulla osta dell'Autorità che ha approvato l'atto di concessione;
- l'Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci – Porto Torres nel parere Prot. n. 000725, dell'8.10.2009, afferma che *“gli interventi in questione si riferiscono ad ampliamenti di concessioni già rilasciate per finalità ritenute compatibili con i programmi attuativi e di sviluppo del porto di Olbia, nonché in relazione all'attuale strumento di pianificazione portuale”*;
- 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;
- la società General Port Services S.r.l. ha chiesto al Servizio SAVI dell'Assessorato Regionale alla Difesa dell'Ambiente un parere in merito alla necessità di sottoporre o meno il progetto a procedura di verifica – data la limitatezza degli interventi in progetto – e tale servizio ha risposto con nota 9801 del 08.05.2009, manifestando la propria non competenza su opere site all'interno del perimetro dell'area portuale di Olbia, che in ragione delle sue dimensioni e dell'importanza territoriale è inquadrato tra le competenze – in campo ambientale – del MATTM;

#### VALUTATO CHE

- il progetto in esame comporta lievi modifiche rispetto al progetto che ha già ottenuto la concessione demaniale marittima n. 11 del 20/10/2004, peraltro la riduzione della profondità dei fondali comporta in linea generale una riduzione degli impatti attesi; tuttavia, l'esame del progetto di cui alla presente istanza riguarda l'intero intervento in progetto, in considerazione della mancanza di una valutazione ambientale nell'ambito della precedente approvazione delle opere di cui alla citata concessione demaniale n. 11/2004;
- 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; l'Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci ha ritenuto l'intervento compatibile con i programmi attuativi e di sviluppo del porto di Olbia;
- 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 come peraltro riconosciuta dalla mappatura disegnata dal Piano Regolatore Industriale;
- il progetto è conforme alla pianificazione regionale, e comunale e costituisce una razionalizzazione e

un modesto ampliamento dell'attività di rimessaggio già esistente;

- la società General Port Services S.r.l. ha avviato le procedure per l'ottenimento da parte delle autorità preposte delle autorizzazioni e nulla osta necessari per la realizzazione delle opere;

#### CONSIDERATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- le opere in progetto sono funzionali all'attività cantieristica che la società General Port Services S.r.l. esegue nell'area a terra retrostante la banchina; il sito ricade nel foglio catastale n. 31, mappale n. 512;
- attualmente l'area interessata dall'intervento si trova in stato di degrado e pertanto le opere in progetto intervengono positivamente secondo il proponente ai fini della sistemazione ordinata dell'area medesima e della sicurezza dei lavoratori;
- il fondale nel tratto di mare antistante il capannone industriale si presenta a tratti roccioso;
- il progetto prevede la realizzazione di un banchinamento lungo circa 60 metri, dotato di bacino per l'alaggio e varo di imbarcazioni di dimensione fino a 100 ton, l'escavo degli specchi acquei antistanti tale banchina fino alla quota batimetria di -3,00 m, per un totale di circa 5.300 mc, e la realizzazione di nuovi piazzali tramite il riempimento a tergo della banchina con i materiali provenienti dai dragaggi;
- l'allineamento della banchina tiene conto di quelle già presenti nella zona circostante; il coronamento della banchina e del bacino del travel lift saranno posti ad una quota pari a 1.00 m dal livello medio mare e saranno dotati di idonei arredi portuali;
- il progetto prevede una ricettività per ulteriori 9 posti barca rispetto la situazione attuale, per un totale di 31 posti barca ripartiti lungo tutta l'estensione del nuovo bacino formato dal Molò Valchisone e dalle opere in oggetto: 25 per barche dimensioni pari a 10,00 fuori tutto m e 6 per barche dimensioni pari a 20,00 m fuori tutto;
- il progetto prevede il rispetto delle prescrizioni previste dalla normativa vigente in materia di sicurezza e salute dei lavoratori;
- la società ha preso in considerazione l'alternativa zero, ossia la scelta di mantenere l'attuale struttura della banchina e del pontile; 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. Sono state considerate due differenti opzioni circa le modalità di utilizzo dei materiali derivanti dall'escavo;

in merito alle caratteristiche del progetto:

- si prevede la realizzazione del bacino del travel lift con due massi in calcestruzzo della larghezza di 3,00 m e 4,00 m e lunghezza 25,00 m, imbasati a quota -3,50 su idoneo scanno in pietrame e dotate di cella antirisacca per tutto il loro sviluppo;
- il banchinamento di riva sarà realizzato con una scogliera in massi di peso variabile tra 500 e 1000 Kg;
- i getti di calcestruzzo saranno realizzati entro appositi casseri in ferro diretti a garantire la tenuta dei materiali ed evitarne dispersioni in mare; il progetto prevede l'utilizzo di un quantitativo complessivo di calcestruzzo pari a 1.150 mc, fornito da produttore autorizzato;
- 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. di spessore pari a 18 cm;
- è prevista la realizzazione di un cunicolo per il passaggio delle canalizzazioni per la fornitura dei servizi luce e acqua e servizio antincendio;
- i lavori di dragaggio prevedono l'asportazione dei sedimenti marini sciolti, fino alla profondità di 3,00 m dal livello medio del mare, e fino a 4 m dal livello medio mare per la realizzazione dell'imbasamento del travel lift, per un ammontare totale di circa 5.300 mc di materiale. Dalle analisi di laboratorio effettuate, in linea preliminare, su due campioni, il 26/03/2009 e il 28/04/2009, i materiali di dragaggio risultano rientranti nei limiti fissati dalla tabella 1 allegato 5 parte quarta del D.Lgs. 152/06 e pertanto il progetto prevede il riutilizzo di tali materiali per la realizzazione della fondazione del piazzale retrostante il bacino di alaggio previa autorizzazione degli enti competenti;
- si prevede la realizzazione dei lavori in circa 110 giorni;

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;
- l'impianto elettrico è conforme alle norme di sicurezza e prevede colonnine di servizio, quadri generali

di sicurezza, impianti di protezione a terra, impianto luce a basso consumo;

- le colonnine di servizio per l'erogazione di luce ed energia elettrica si prevedono ogni 15 m;
- l'impianto antincendio comprende una rete idrica con elettropompe di spinta e con terminali tipo UNI 45 ogni 30-40 m circa, completi di manichette in nylon gommato della lunghezza di 20 m, raccordi, idranti e lance;

#### **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;
- si prevede inoltre il riutilizzo dei materiali derivanti dal dragaggio, pari a circa 5.300 mc, per il riempimento delle casse di colmata, secondo le prescrizioni della Provincia di Olbia Tempio e dell'ARPAS, ovvero, per i materiali che a seguito della caratterizzazione risulterà 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";
- gli eventi più intensi, fortemente influenzati dall'orografia della zona, si presentano con maggior frequenza secondo la direttrice est-ovest, con una componente importante in direzione tramontana-grecale; la maggior parte degli eventi estremi registrati (2,92%) ricade nella fascia compresa tra 33 e 40 nodi di vento, con eventi di maggior intensità che incidono per il 0,22%;
- per la ricostruzione del clima ondoso nel paraggio esterno si è fatto uso della serie storica disponibile relativa a 31 anni di osservazioni anemometriche della stazione A.M. di La Maddalena; la particolare conformazione dell'insenatura e l'effetto scudo delle isole e dei promontori rendono significativo unicamente il moto ondoso proveniente dal settore settentrionale da circa 24° a circa 90°;
- il calcolo del moto ondoso ha individuato 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. Le simulazioni effettuate hanno ricoperto gli eventi più significativi a cui può essere sottoposto il paraggio in esame, sia per traversia che per intensità. I risultati ottenuti hanno confermato le ottime caratteristiche di difesa del porto di Olbia nei confronti degli eventi estremi provenienti da largo;
- il paraggio in considerazione risulta totalmente protetto dagli eventi provenienti dal primo e quarto quadrante. La particolare conformazione del Porto di Olbia fa sì che gli eventi, anche eccezionali, provenienti da largo, e comunque dal settore di levante, giungano molto attenuati. Il limitato fetch (~800 m effettivi), pone al riparo il paraggio anche dagli eventi provenienti da Scirocco, Ostro e Libeccio; questi ultimi, peraltro, spirano con intensità mai elevatissime;
- le altezze d'onda ottenute dalle varie simulazioni, sono, nelle condizioni più critiche, di poco superiore ai 50 cm in corrispondenza della testata del "Molo Valchisone" mentre in corrispondenza delle nuove opere l'altezza d'onda risulta essere inferiore ai 30 cm. In presenza di eventi centenari provenienti da largo, ovvero onde di oltre 8 m che in ingresso in rada diventano 1.4 m, le altezze d'onda ottenute sono inferiori ai 60 cm;
- lo studio effettuato conclude che il paraggio è caratterizzato da un clima ondoso che garantisce, anche in condizioni meteo-marine avverse, condizioni di sicurezza;

#### **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; 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;

- tutta l'area è caratterizzata da un alternarsi di attività cantieristiche e di allevamento di mitili, che coesistono da anni; la maggior parte delle concessioni attuali di mitilicoltura sono in regime di proroga fino alla ridefinizione da parte della giunta regionale dei criteri e delle procedure per il rilascio delle concessioni medesime; la società prevede comunque di effettuare in condizioni di sicurezza il passaggio dei natanti dalle vicine coltivazioni di mitilicoltura prospicienti il bacino d'alaggio;
- 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, anche in considerazione del fatto che non si prevede un incremento della superficie in concessione; 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 alaggio 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 definizione dei parametri relativi al regime anemometrico e meteo climatico, per il sito di interesse, è stata effettuata prendendo a riferimento la stazione di Olbia Aeroporto Costa Smeralda e Guardiavecchia La Maddalena;
- 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 estremamente breve, pari a 110 giorni, non potrebbe incidere in maniera significativa;
- non si rileva un incremento degli impatti in atmosfera per la fase di esercizio;

#### Ambiente idrico

- 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 panse galleggianti che raggiungeranno il fondale, in modo da impedire o comunque limitare fortemente la diffusione di eventuali sospensioni dei sedimenti che dovessero essere sollevati dalle operazioni di scavo;
- 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'ossatura dell'area di indagine è costituita da un basamento paleozoico granitico da poco a mediamente fratturato di colore grigio-rossastro; al di sopra di un basamento costituito da tipologie e composizioni eterogenee, si rilevano depositi sedimentari costituiti, nella parte emersa, dai depositi dei letti fluviali attuali e da coltri pedogenizzate mentre, nella parte sommersa, da 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 di spiaggia, incoerenti;
- 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 dedita 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;
- sono state svolte indagini sulla qualità chimica e microbiologica dei sedimenti interessati dall'intervento, attraverso due carotaggi rappresentativi del tratto interessato dal dragaggio, effettuati nel mese di marzo 2009, che hanno rilevato livelli di contaminazione inferiori alle soglie per i siti ad uso commerciale e industriale;
- in alternativa allo smaltimento in discarica dei materiali di dragaggio si propone il riutilizzo del materiale 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

- l'ubicazione del sito in area industriale rende difficilmente percepibili le eventuali modifiche al clima acustico indotte dalla presenza del cantiere; i rumori da cantiere si prevedono ampiamente contenuti entro i 65 dB, presso i primi recettori che distano circa 60 m dal luogo dei lavori. Si prevede il rispetto delle misure in materia di sicurezza e salute dei lavoratori, previste dal D.Lgs. 9 aprile 2008, n.81, con una puntuale misurazione delle emissioni acustiche prodotte da macchinari e attrezzature utilizzati;
- la società rileva che tra i rumori generati dal cantiere vi saranno quelli prodotti dall'utilizzo dell'esplosivo, a cui si ricorrerà qualora si dovesse riscontrare la presenza di substrato lapideo entro la parte dei fondali destinati al dragaggio. Secondo la società l'utilizzo di inneschi microritardati completi di tubo e connessioni del tipo NONEL (non elettrico) esclude qualsiasi problema di danni a cose o persone;
- per la fase di esercizio non si prevedono variazioni dei livelli sonori rispetto alla situazione attuale che possano generare impatti aggiuntivi causati dall'incremento del rumore di fondo già attualmente presente; non si prevedono impatti dovuti all'aumento delle vibrazioni durante la fase di esercizio;

#### Ecosistemi

- l'ecosistema è confinato, a ridotto idrodinamismo e influenzato da attività antropiche.
- dalle immersioni eseguite per verificare lo stato del fondale, per un'area di circa 400 mq, è stata verificata l'assenza di *Posidonia oceanica* e di altre specie considerate qualificanti dell'ambiente marino, come *Caulerpa*, *Cymodocea* e *Zostera*. Anche per quanto riguarda l'ittiofauna, le osservazioni dirette del sub non hanno evidenziato la presenza di specie pregiate anche in riferimento alle basse profondità dell'area indagata;
- all'intorno del Golfo di Olbia sono presenti aree SIC e ZPS a distanza superiore ai 10 Km dall'area di cantiere; in particolare, in direzione nord-est, il SIC ITB01009 "Capo Figari e Isola Figarolo", nonché la ZPS 013018 "Capo Figari, Cala Sabina, Punta Cannigione e Isola Figarolo", in direzione sud-est, il SIC ITB010010 "Isole di Tavolata, Molarà e Molarotto", nonché l'Area Marina Protetta "Tavolara – Punta Coda Cavallo" ;

#### Paesaggio e beni culturali

- 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;

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;
- 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;
- in merito all'eventuale utilizzo di esplosivi; che si presenta come una pratica frequente nel golfo di Olbia vista la natura granitica dei fondali, occorre adottare 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 di mitilicoltura;
- 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 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 nuovamente all'esame del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Provveditorato Regionale alle Opere Pubbliche, in quanto tale progetto presenta alcuna

modifiche rispetto a quello che ha già ottenuto il parere favorevole del Provveditorato nell'ambito della concessione demaniale marittima n. 11 del 20/10/2004, successivamente rinnovata con la licenza di concessione demaniale marittima n. 24 del 2009;

**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 delle opere di "ampliamento bacino e molo" del porto di Olbia, presentata da General Port Services 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 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 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. le operazioni di escavazione della parte granitica dei fondali devono essere sottoposte a verifica da parte del R.U.P. dell'Autorità Portuale e alla supervisione della Capitaneria di Porto; dovranno 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 di mitilicoltura;
6. 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;
7. prima della messa in esercizio dell'opera devono essere installati e resi funzionanti gli impianti di trattamento delle acque delle banchine previste dal progetto;
8. i materiali, la finitura esterna e la colorazione delle pareti della nuova struttura devono conformarsi a quelle esistenti nelle aree limitrofe. Dovrà essere verificato in accordo con la Sovrintendenza locale per i Beni Paesaggistici la possibilità di mantenere a vista la parte di granito di qualità elevata presente nell'area di ubicazione della banchina;
9. dovrà essere effettuata una campagna di caratterizzazione chimico - fisica (DM gennaio 1996) dei fondali interessati dalla realizzazione dell'opera, e dovrà essere osservato lo smaltimento dei sedimenti secondo le prescrizioni impartite da parte della Provincia di Olbia. In particolare a seguito della caratterizzazione, dovrà essere verificata in accordo con la Provincia la possibilità di riutilizzo di tali sedimenti per il ripascimento di spiagge limitrofe, fatte salve le previsioni del PRP in corso di approvazione;
10. la società General Port Services 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;
11. restano ferme le determinazioni che potranno essere assunte in sede di adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Presidente Claudio De Rose

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(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

Prof. Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

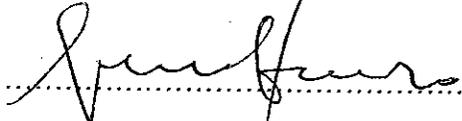
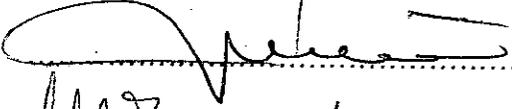
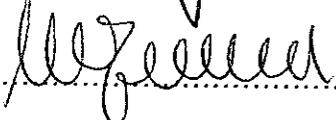
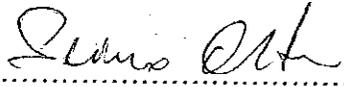
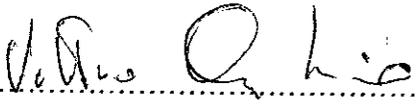
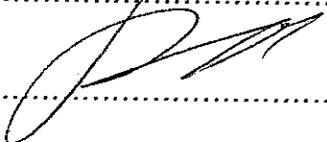
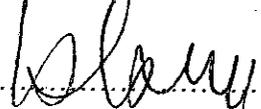
Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

  
.....  
  
.....  
  
.....  
  
.....  
ASSENTE  
.....  
  
.....  
  
.....  
ASSENTE  
.....  
  
.....  
ASSENTE  
.....  
  
.....  
  
.....  
  
.....  
ASSENTE  
.....  
  
.....  


Arch. Laura Cobello

*L. Cobello*

Prof. Ing. Carlo Collivignarelli

*Carlo Collivignarelli*

Dott. Siro Corezzi

*Siro Corezzi*

Dott. Maurizio Croce

ASSENTE

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

*B. Santa De Donno*

Ing. Chiara Di Mambro

*Chiara Di Mambro*

Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

Dott. Cesare Donnhauser

*C. Donnhauser*

Ing. Graziano Falappa

*G. Falappa*

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

*F. Gargallo*

Prof. Antonio Grimaldi

*A. Grimaldi*

Ing. Despoina Karniadaki

*D. Karniadaki*

Dott. Andrea Lazzari

*A. Lazzari*

Arch. Sergio Lembo

*S. Lembo*

Arch. Salvatore Lo Nardo

*S. Lo Nardo*

Arch. Bortolo Mainardi

*B. Mainardi*

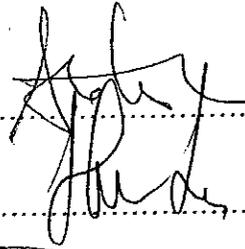
Prof. Mario Manassero

*M. Manassero*

Avv. Michele Mauceri

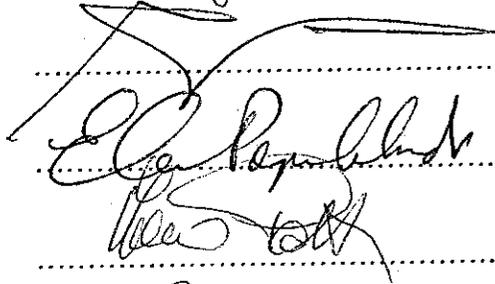
*M. Mauceri*

Ing. Arturo Luca Montanelli



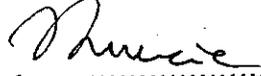
Ing. Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

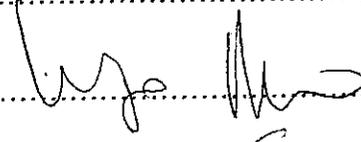


Arch. Eleni Papaleludi Melis

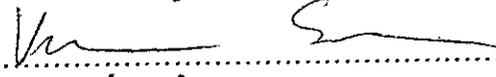
Ing. Mauro Patti



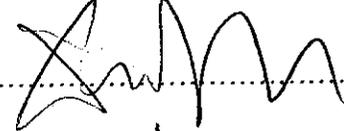
Dott.ssa Francesca Federica Quercia



Dott. Vincenzo Ruggiero



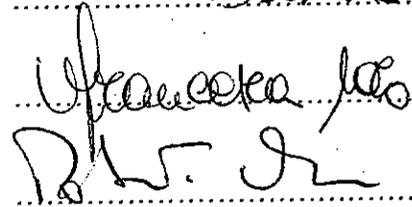
Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi

Assente

Dott. Franco Secchieri

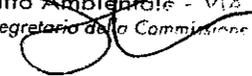


Arch. Francesca Soro

Ing. Roberto Viviani

La presente copia fotostatica composta  
di n° 1 (seve) fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li .....

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione



MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARI  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale VIA e VAS  
*Il Segretario della Commissione*

Il Segretario della Commissione  
[Firma illeggibile]