*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 – Commissione Tecnica VIA – VAS
U.prot CTVA – 2009 – 0004744 del 17/12/2009

*Pratica N.* .....
*Rif. Ministero:* .....

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Valutazioni Ambientali
E.prot DVA – 2010 – 0000379 del 18/01/2010

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

Ex - Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione III
Dott. Mariano Grillo
SEDE

**OGGETTO: Verifica di Assoggetabilità alla VIA Porto di Olbia - Costruzione di una banchina di alaggio e varo imbarcazioni da diporto. Proponente: S.E.A. Motors S.r.l.**

**Trasmissione parere n. 395 del 30 novembre 2009.**

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 novembre 2009.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE
(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.

001

18 DIC. 2009

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-08
CTVA-US-08_2009-0211.DOC

Il Segretario della Commissione

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

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

Parere n. 395 del 30.11.2009

| | |
|---|---|
| Progetto: | **Verifica di Assoggetabilità alla VIA**<br><br>**Porto di Olbia – Costruzione di una banchina di alaggio e varo imbarcazioni da diporto** |
| Proponente: | **S.E.A. Motors S.r.l.** |

**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, come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, delle opere di "Costruzione di una banchina per alaggio e varo imbarcazioni da diporto" del porto di Olbia, presentata da S.E.A. Motors s.r.l., in data 26/05/2009, acquisita dalla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale il 01/06/2009 al prot. DSA-2009-14667 del 11/06/2009 e acquisita dalla Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale - VIA e VAS al prot. CTVA-2009-3129 del 14/08/2009;

**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. DSA-2009-14667 del 11/06/2009, che consiste in:

- Studio preliminare ambientale;
- Relazione tecnica – Relazione economica – Calcoli di progetto;
- Simulazione fotografica;
- Planimetrie progettuali

**VISTA** la documentazione integrativa prodotta, acquisita al prot. CTVA-2009-3986 del 27/10/2009 che comprende in particolare:

- Parere del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Lazio, Abruzzo e Sardegna – sede coordinata di Cagliari (nota prot. N. 5834 del 16/7/2009);
- Nulla Osta (prot. N. 03.03.02/3P02) del Ministero dei Trasporti – Capitaneria di Porto di Olbia – sezione Demanio;
- Parere dell'Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci – Porto Torres (prot. n. 000725 del 8/10/2009);
- Decreto Assessoriale Regionale n. 1544 del 27/6/2008, sul rinnovo delle concessioni in materia di pesca;
- Progetto per la costruzione di una banchina per alaggio e varo imbarcazioni da diporto ed ampliamento della superficie demaniale in concessione - Stato di fatto – aumento delle superfici demaniali con identificazione limite demaniale;
- Progetto per la costruzione di una banchina per alaggio e varo imbarcazioni da diporto ed ampliamento della superficie demaniale in concessione - Planimetrie generali opere di progetto opere fisse e mobili;
- Cartografia di base Scala 1:25.000;
- Studio preliminare ambientale (Asrt. 20 D. Lgs. 4 del 16 gennaio 2008) nell'ambito del progetto di "Costruzione di una banchina per alaggio e varo imbarcazioni da diporto" per la verifica di assoggettabilità Valutazione di Impatto Ambientale – Relazione Integrativa – Ottobre 2009;
- Progetto per la costruzione di una banchina per alaggio e varo imbarcazioni da diporto ed ampliamento della superficie demaniale in concessione – Simulazione fotografica

**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 27/06/2009 sulla Gazzetta Ufficiale n. 73 della Repubblica Italiana, Parte Seconda e sull'Albo pretorio del Comune di Olbia dal 18/9/2009 al 2/11/2009;

**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 «S.E.A. Motors S.r.l.», sito nel tratto occidentale della località Cala Saccaia, nella zona industriale del porto di Olbia;
- si tratta di un'opera dalle dimensioni limitate che consiste nel banchinamento di un piccolo tratto di costa rocciosa di circa 30 m, inserito in un contesto di banchine già realizzate e operative, allo scopo di utilizzarlo per l'alaggio e varo di imbarcazioni di lunghezza fino a 14-16 m e dislocamento fino a 30 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 S.E.A. Motors S.r.l., già è titolare di una concessione demaniale marittima n. 129/98, n. 03/2005 e n. 15/2005, rilasciata dall'Autorità Portuale di Olbia - Golfo Aranci, per il mantenimento di un pontile galleggiante con relativo specchio acqueo e una superficie a terra; la richiesta della concessione demaniale marittima relativa al progetto in esame prevede un aumento della superficie dello specchio acqueo pari a 434,00 mq, per un totale di superficie in concessione pari a 2.496,00 mq;

**CONSIDERATO CHE**

**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 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 dai cantieri navali della società S.E.A. Motors 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;
- 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;

- il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna ha espresso parere tecnico ai fini marittimi favorevole ai sensi dell'articolo 24 del Regolamento del Codice della Navigazione, il 16.07.2008, con prot. n° 05834;
- il progetto ha ottenuto il nulla osta della Capitaneria di Porto di Olbia – sezione Demanio, rilasciato in data 04.03.2008, prot. n. 03.03.02/3P02;
- 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 S.E.A. Motors 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 9795 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**

- 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 S.E.A. Motors 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 della società S.E.A. Motors S.r.l. che esegue, nell'area a terra retrostante la banchina, la manutenzione e vendita di barche dai 4 ai 16 m;
- attualmente nell'area di intervento è presente una darsena di circa 30 x 15 m, di cui si prevede il banchinamento, uno scivolo a mare, che resta anche nella situazione *post operam*, un pontile galleggiante di cui si prevede lo spostamento per 2,6 m e l'allungamento con un modulo di 12 m, una passerella su pali in luogo della banchina, di cui si prevede l'eliminazione, una parte di superficie in terra rocciosa pari a 168 mq;
- la costruzione della banchina prosegue l'allineamento della banchina attuale della proprietà limitrofa, attraverso il tombamento della piccola darsena ivi esistente;
- il progetto prevede il rispetto delle prescrizioni previste dalla normativa vigente in materia di igiene e sicurezza;
- 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 l'esecuzione delle seguenti opere:
  - un basamento di pietra atto a sostenere le sollecitazioni fisico meccaniche;
  - un primo muro di banchina largo 2.50 m ed alto 2.80 m;
  - un secondo muro di banchina alto 1 m e spesso 1 m;
  - un adeguato rinfianco di scapoli di grossa pezzatura a controbilanciamento delle forze di spinta;
  - la realizzazione di un piazzale avente una lunghezza di quasi 30.00 m e una larghezza di 15 m, adatta per il posizionamento di una gru mobile che servirà contestualmente sia la banchina che il cantiere esistente;
  - un impianto disoleatore per il trattamento delle acque del piazzale che verranno raccolte da una canaletta e convogliate alla cisterna per il filtraggio;
- l'esecuzione della banchina si prevede, per la parte immersa, mediante getto di calcestruzzo versato in paratia su scanno di imbasamento in pietrame con piano di fondazione impostato tra quota -2,7 m e -3,3 m sotto il livello del mare. Il ciglio superiore della banchina si prevede a quota 1,10 m sopra il livello medio del mare. A tergo del getto di calcestruzzo si provvederà alla formazione di un rinfianco in pietrame scapolo ed al sovrastante riempimento con materiale rimosso attraverso il dragaggio;
- si prevede la rimozione di sedimenti per una superficie di circa 850 mq, di profondità variabile da 1 m a pochi cm, per un totale di materiale da rimuovere di circa 400 – 450 mc, fino al raggiungimento di una profondità di 3,30 m dal livello medio del mare;
- il progetto comprende la rimozione di una passerella su pali esistente e la sostituzione del pontile galleggiante esistente con una struttura galleggiante, prefabbricata, composta da 4 moduli di lunghezza pari a 12 m e larghezza pari a 2,4 m, ancorata su corpi morti e catenarie;
- la documentazione prodotta evidenzia una distanza di oltre 70 m tra la nuova banchina e i filari di coltivazione dei mitili esistenti e una distanza di circa 20 m tra il pontile galleggiante e i filari medesimi;

**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 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";
- 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. È stato fatto riferimento alle traversie da Est, SE e SW tenendo conto dei relativi fetch, della velocità e della durata del vento;
- la traversia da est risulta quella con un fetch maggiore rispetto all'imboccatura del porto di Olbia, con un fetch effettivo limitato in direzione Capo Ceraso. La conformazione del canale e la presenza dell'isola di Bocca creano fenomeni di rotazione dell'onda residua che entra nel fiordo con un limite d'apprezzabile agitazione che si interrompe prima del paraggio in esame;
- le analisi effettuate hanno rilevato che l'effettiva traversia da considerare è quella da Sud-Ovest con un fetch di circa 1,4 miglia. Il calcolo dell'onda è stato condotto considerando condizioni di burrasca forte (vento 39 nodi) per un fetch di 1,5 miglia e con durata illimitata. I calcoli effettuati hanno illustrato che le sollecitazioni dell'onda sulla banchina risultano di scarsa rilevanza anche in considerazione delle caratteristiche delle opere progettate;

**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;

MINISTERO DELL'
TUTELA DEL TERR
Commissione Tec
Ufficio Ambi
Segretaria d

- 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 limitate attività di dragaggio e movimentazione dei fondali, per le quali è stata chiesta l'autorizzazione all'ufficio provinciale competente;
- 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 pontile; 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 dall'ampliamento della banchina e dal modesto incremento della superficie in concessione; la sola modifica introdotta riguarda 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;

*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 disaggi 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, 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 panne 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; ciò anche in considerazione delle vicine attività di mitilicoltura;
- l'influenza dell'intervento su tali attività di mitilicoltura si prevede di modesta entità e limitato nel periodo di cantiere;
- 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*

- 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 rinvengono modestissimi spessori di sabbie di spiaggia, incoerenti, di colore rosato; il fondale si presenta incoerente con una rilevante quantità di resti di conchiglie di Mytilus Galloprovincialis;

- la realizzazione dell'intervento genera una lieve modifica della linea di costa, prevedendone l'allineamento alla banchina adiacente; la modifica proposta ha un impatto irrilevante, data la natura dell'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.
- sono state svolte indagini sulla qualità chimica e microbiologica dei sedimenti interessati dall'intervento, in conformità a quanto indicato dal manuale APAT – ICRAM «Movimentazione dei sedimenti marini» redatto nel 2006, attraverso due carotaggi 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 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;
- 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. L'insieme biotico presenta peculiari popolamenti, costituiti in gran parte da specie eurialine ed euriterme, parzialmente anche saprobie. La biodiversità tende a decrescere seguendo un gradiente di esaurimento ortogonale a partire da pochi metri dalla linea costiera, per ridursi verso il largo, in relazione alla presenza di fanghi, riproporsi debolmente nell'area di allevamento (non di lavorazione) e normalizzarsi in relazione all'ambiente, all'ingresso della ria nei pressi dell'isola Bocca. Le abbondanze maggiori sono relative a Cladophora prolifera e a Corallina elongata;
- l'area di progetto è fortemente condizionata dalle operazioni di ripulitura dei mitili delle aziende mitilicoltrici limitrofe che riversano nei pressi tutto il materiale di risulta. I fanghi sedimentano e coprono tutti i substrati solidi naturali, riducono la penetrazione della luce ed alterano i parametri biotici non permettendo l'insediamento delle macroalghe;
- in tutta l'area in oggetto non è stata rinvenuta la presenza di *Posidonia Oceanica*; se si escludono i plinti di ancoraggio e di sostegno dei pontili ed alcune porzioni relative a qualche clasto sparso nei pressi della costa, la presenza di alghe è molto scarsa. Più abbondanti e diversificati risultano gli organismi eterotrofi, la cui vivificazione risulta sui blocchi in cemento (corpi morti), e sui pochi clasti disseminati nei fondali, sulle catene di ancoraggio e di collegamento dei pontili, unitamente a materiale di rifiuto abbandonato (gomme d'auto, plastiche, bottiglie, etc);
- nell'area sono state rinvenute abbondanti quantità di Mytilus Galloprovincialis, dovuta ovviamente alla presenza delle due aziende di mitilicoltura confinanti. Essi colonizzano l'area di studio aderendo tramite il bisso alle catene di ancoraggio dei pontili, su blocchi litici di pezzatura e composizione variabile e sul piano medio dei litorali delle banchine. Con l'aumentare della batimetrica, i fondali sono coperti dai gusci di questo bivalve, i quali, in alcuni tratti, raggiungono notevoli spessori;
- all'intorno del Golfo di Olbia sono presenti, 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", a distanze superiori ai 9 Km dall'area di cantiere, in direzione sud-est, il SIC ITB010010 "Isole di Tavolata, Molara e Molarotto", a distanza superiore ai 10 Km, nonché l'Area Marina Protetta "Tavolara – Punta Coda Cavallo" a distanza di circa 7,5 Km dall'area di cantiere;
- la società evidenzia che rispetto alla mole delle attività portuali del porto di Olbia, quelle relative all'intervento in progetto rappresentano una frazione insignificante e non interferiscono con le sopra citate aree protette, che si trovano tutte lungo la costa a distanze ragguardevoli e non vengono

coinvolte né dai mezzi operativi del cantiere né dalle imbarcazioni, queste ultime, peraltro, già presenti nel sito anche allo stato attuale;

*Paesaggio e beni culturali*

- non si prevedono modifiche sostanziali allo skyline percettivo esistente,
- 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;
- 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 impatti significativi dovuti alle vibrazioni, anche in considerazione della temporaneità delle attività di cantiere e la mancanza di recettori potenziali sensibili nelle aree limitrofe;
- 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;
- la percezione visiva dal lato mare rimarrà inalterata anche dopo l'intervento, visto l'incremento dimensionale ridotto; 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 similari), 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;
- 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;

**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 S.E.A. Motors 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,

condizione che si osservino le seguenti prescrizioni.

1. ai fini dell'attività di controllo, la società S.E.A. Motors 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. 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 (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;
9. la società S.E.A. Motors 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 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 ........................ Assente

Dott. Andrea Borgia ........................

Prof. Ezio Bussoletti ........................

Ing. Rita Caroselli ........................

Ing. Antonio Castelgrande ........................

Arch. Laura Cobello ........................ Assente

Prof. Ing. Carlo Collivignarelli ........................ Assente

Dott. Siro Corezzi ........................

Dott. Maurizio Croce ........................

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno ........................ Assente

Ing. Chiara Di Mambro ........................ Assente

Avv. Luca Di Raimondo ........................

Dott. Cesare Donnhauser ........................

Ing. Graziano Falappa ........................ Assente

Prof. Giuseppe Franco Ferrari ..............................

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini ..............................

Prof. Antonio Grimaldi ..............................

Ing. Despoina Kamiadaki ..............................

Dott. Andrea Lazzari ..............................

Arch. Sergio Lembo ..............................

Arch. Salvatore Lo Nardo ..............................

Arch. Bortolo Mainardi ASSENTE

Prof. Mario Manassero ..............................

Avv. Michele Mauceri ..............................

Ing. Arturo Luca Montanelli ASSENTE

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* | |
| *Dott. Franco Secchieri* | |
| *Arch. Francesca Soro* | |
| *Arch. Giuseppe Venturini* | |
| *Ing. Roberto Viviani* | Assente |

**La presente copia fotostatica composte di N° 4 (SETTE) fogli è conforme al suo originale.**
**Roma, li 17/12/2009**

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

DELLA

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