



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

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

IL SEGRETARIO



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

U.prot CTVA - 2012 - 0001132 del 27/03/2012

Pratica N.

Prof. Mittente:



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

E.prot DVA - 2012 - 0007861 del 30/03/2012

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali



Sede



**OGGETTO: Trasmissione Parere n.884 del 9 Marzo 2012 Verifica di
Assoggettabilità alla VIA Porto di Olbia realizzazione di una
banchina al servizio di un cantiere nautico destinato al rimessaggio
di imbarcazioni da lavoro e da diporto - Proponente M.G.C.
YACTCH SERVICES S.r.l.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera c) del D.M. Gab/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia del parere relativo al
procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica
dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 23 marzo 2012

Il Segretario della Commissione
(Avv. Sandro Campilongo)

Ufficio Mittente:
Funzionario responsabile:
CTVA-US-02_2012-0023.DOC

MINISTERO DELL'AMBIENTE
TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
Ambientale - VIA e VAS
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.884 del 9 marzo 2012

Progetto:	Verifica di Assoggettabilità alla VIA Porto di Olbia Realizzazione di una banchina al servizio di un cantiere nautico destinato al rimessaggio di imbarcazioni da lavoro e da diporto
Proponente:	M.G.C. Yacht Services S.r.l

Handwritten notes and signatures on the right side of the table, including a large 'L' and several illegible signatures.

Multiple handwritten signatures and initials scattered at the bottom of the page, including 'A. U.', 'B. G.', and others.

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

VISTA la nota acquisita al prot. DVA-2011-30937 del 09/12/2011 con la quale la società MGC Yacht Services S.r.l. (d'ora in avanti Proponente) ha presentato alla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti Direzione) una istanza di riesame del provvedimento prot. DVA-2011-16521 del 08/07/2011 *“in ordine alla ritenuta necessaria sottoposizione alla procedura di VIA del progetto in questione, al fine di escludere tale pratica dall'assoggettabilità a VIA”*;

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 il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione) e s.m.i.;

VISTA la nota prot. DVA-2011-31640 del 20/12/2011 con cui la Direzione, ha trasmesso alla Commissione, per le valutazioni di merito, la richiesta di riesame del Parere n. 745 del 17.06.2011 e la relativa documentazione integrativa, avanzata dalla Società M.G.C. YACHT SERVICES S.r.l.;

VISTO il parere n. 745 del 17.06.2011 con il quale si determina l'assoggettabilità alla procedura di VIA del progetto di realizzazione di una banchina a servizio di un cantiere nautico, già esistente, per l'alaggio e il varo di imbarcazioni da diporto, in località Cala Saccaia, nel Comune di Olbia;

PRESO ATTO CHE:

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. relativo a *“Porto di Olbia Realizzazione di una banchina al servizio di un cantiere nautico destinato al rimessaggio di imbarcazioni da lavoro e da diporto”*, è stata presentata dalla Società M.G.C. YACHT SERVICES S.r.l. (d'ora in avanti Proponente), in data 06/05/2011, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) al prot. DVA-2011-10816 del 09/05/2011;

con la nota prot. DVA-2011-11984 del 19/05/2011, la DVA, a seguito delle verifiche preliminari in merito alla procedibilità, ha trasmesso l'istanza del Proponente e la relativa documentazione alla Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione) che l'ha acquisita al prot. CTVA-2011-1906 del 20/05/2011;

la documentazione acquisita al prot. DVA-2011-10816 del 09/05/2011 comprende in particolare:

- Studio Preliminare Ambientale;
- Progetto Preliminare;
- Relazione paesaggistica

la documentazione integrativa predisposta dal Proponente, acquisita al prot. CTVA-2011-2218 del 14/06/2011 comprende in particolare:

- Relazione sulla vasca di colmata;
- Distanze da aree SIC e ZPS (elaborato Z);

VISTA la documentazione integrativa acquisita al prot. DVA-2011-30937 del 09/12/2011 che comprende in particolare:

- Studio Preliminare Ambientale;
- Piano di Sicurezza;
- Relazione Paesaggistica;
- Relazione progettuale;
- Studio Meteo Marino;

VISTA la ulteriore documentazione integrativa acquisita al prot. CTVA-2012-0503 del 13/02/2012 che comprende in particolare:

- Pubblicazioni sull'Albo pretorio del Comune di Olbia dal 26/10/2011;
- Integrazione allo studio preliminare ambientale;
- Planimetria - estratto del Piano regolatore Portuale di Olbia (attualmente in fase di procedura di VAS regionale);

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 e s.m.i. è avvenuta in data 14/05/2011 sulla Gazzetta Ufficiale n. 55 della Repubblica Italiana;

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;

CONSIDERATO CHE la determinazione dell'assoggettabilità alla procedura di VIA del progetto di cui al parere n. 745 del 17.06.2011 è motivata sulla mancata valutazione degli impatti e sulla mancanza di approfondimento negli elaborati progettuali predisposti da MGC Yacht Service Srl;

VALUTATO CHE la documentazione integrativa trasmessa da MGC Yacht Service Srl ha potuto superare le carenze delle informazioni ambientali riscontrate e ha permesso una effettiva valutazione della significatività degli impatti sulle componenti ambientali esaminate;

VALUTATO CHE sulla base della documentazione integrativa la Commissione ha ritenuto opportuno di modificare come dal presente parere il **Parere n. 745 del 17.06.2011**;

PRESO ATTO che lo Studio preliminare ambientale come approfondito e modificato nelle integrazioni di cui al prot. DVA-2011-31640 del 20/12/2011:

- ha esaminato alternative di progetto, sia progettuali, come profondità di dragaggio, sia di localizzazione, sia relative alla destinazione dei materiali di dragaggio;
- prevede specificatamente l'opzione zero che lascerebbe il sito nella situazione di parziale precarietà e non consentirebbe l'utilizzo efficiente e ambientalmente sostenibile del capannone già realizzato, e traccia i numerosi benefici tecnici, ambientali, economici, turistici e sociali legati allo sviluppo della nautica, che derivano dal progetto;

CONSIDERATO CHE:

- l'intervento è previsto all'interno del Golfo di Olbia, nello specchio acqueo antistante il cantiere navale della società MGC Yacht Service Srl sito nella zona industriale del porto di Olbia;
- si tratta di un'opera dalle dimensioni limitate che consiste nel banchinamento di un tratto di costa di 94,67 m, con profondità pari a 26 m, inserito in un contesto di banchine già realizzate e operative e

(Area containing multiple handwritten signatures and initials)

allineato con la banchina adiacente, e nella realizzazione di un travel lift per l'alaggio e varo di imbarcazioni;

- 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;

CONSIDERATO che lo studio preliminare ambientale contiene i quadri di riferimento programmatico, progettuale e ambientale, e la relazione paesaggistica.

Quadro di riferimento programmatico

CONSIDERATO che:

- 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 MGC Yacht Service Srl 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 adottato dal Comitato Portuale il 28 luglio 2010;
- per quanto concerne la classificazione del Piano Paesaggistico Regionale, l'area di intervento ricade nell'ambito del paesaggio costiero n.18 «Golfo di Olbia» ed occupa il tratto estremo orientale dell'area perimetrata in viola, definita in legenda come «Grandi aree industriali»;
- 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 progetto è conforme al nuovo PRP adottato dal Consiglio Comunale di Olbia e di Golfo Aranci, e dal Comitato Portuale in data 28/07/2010;

CONSIDERATO che l'area industriale è normativamente e fisicamente separata dalle aree circostanti, in cui, in area vasta, insistono alcune zone di interesse naturalistico;

CONSIDERATO che nel quadro di riferimento programmatico, sono stati verificati gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra il progetto e gli atti di programmazione e pianificazione, i rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dai suddetti strumenti, ai tempi di attuazione delle previsioni di progetto e delle opere a servizio, e che in particolare è stata verificata la coerenza e la compatibilità con aree vincolate e con i seguenti strumenti urbanistici:

- Piano regolatore portuale
- Piano Paesaggistico Regionale

- Piano urbanistico Comunale del comune di Olbia o Piano di Fabbricazione (PRI CIPNES Gallura)
- Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico (PAI)

VALUTATO che il progetto è coerente con i riferimenti normativi nazionali e regionali attualmente vigenti in materia ambientale e di costruzioni civili e portuali e con le previsioni di sviluppo della cantieristica in Sardegna;

CONSIDERATO che il progetto è coerente con il regime vincolistico e che in particolare sono presenti, al di fuori dell'area industriale, in area vasta, i seguenti vincoli ambientali e paesaggistici:

- aree naturali protette ai sensi della l. 394/91:
 - SIC ITB01009 "Capo Figari e Isola Figarolo" a nord est alla distanza di circa 10 km dalla zona di intervento
 - SIC ITB010010 "Isole di Tavolara, Molara e Molarotto, a sud est alla distanza di circa 10 km dalla zona di intervento
 - Zone a protezione speciale (ZPS) ITB013018: Capo Figari, Cala Sabina, Punta Cannigione e isola Figarolo, in direzione nord est e a distanze simili a quelle dei corrispondenti SIC
 - Parchi e Riserve: Riserva Marina di Tavolara- Punta di Coda Cavallo, situata al di fuori del Golfo di Olbia alla distanza di circa 7.5 km dall'area di intervento.

VALUTATO che l'area di progetto si trova alla distanza minima di 7,5 chilometri dalla più vicina area protetta e non interferisce, secondo le proposizioni del SIA, in alcun modo con alcuna area protetta e vincolata;

VALUTATO che la documentazione riporta i pareri e nulla osta che il progetto ha ottenuto nell'ambito del procedimento amministrativo di approvazione ed in particolare:

- il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna - Sede coordinata di Cagliari ha espresso (con nota Prot. 0009275 del 15.09.2011) il proprio parere favorevole, ai soli fini idraulico - marittimi, a condizione che: sia eseguito il calcolo di verifica delle bitte da 20 e 30 t; sia eseguito il calcolo di verifica dei corpi morti e catene; sia eseguito il calcolo di verifica del blocco di ancoraggio della gru a bandiera;
- l'Agenzia del Demanio - Sportello Operativo Territoriale di Sassari ha emesso parere positivo, con nota prot. n.2011/7819/ST-BD del 4.07.2011, sulla richiesta di concessione e sulla sua durata quindicennale;
- il Comando Provinciale di Sassari dei Vigili del Fuoco ha comunicato che l'attività non rientra tra quelle soggette al controllo e rilascio del Certificato Prevenzione Incendi (CPI) ai sensi del DM 16.02.1982;
- l'Assessorato Regionale all'Agricoltura - Direzione Generale Servizio Pesca, con nota 0009225 del 14.09.2011, ha espresso il proprio nulla osta di competenza, in virtù della destinazione assegnata all'area dallo stralcio del nuovo Piano Regolatore Portuale in fase di elaborazione ("cantieri navali zona industriale"), (cfr. paragrafo 7.4);
- la Capitaneria di Porto di Olbia, con le note n.27859 del 12.09.2011 e n.30563 del 29.09.2011, ha espresso e confermato parere favorevole al riguardo, subordinato al rispetto di alcune prescrizioni, e restando l'esigenza di acquisire eventuali autorizzazioni in materia di escavo dalla Provincia di Olbia Tempio, ai sensi dell'art.109 del D. lgs. 152/06;
- l'Autorità Portuale di Olbia - Golfo Aranci - Porto Torres ha espresso parere favorevole a condizione che vengano eseguiti i calcoli di verifica delle bitte da 20 e 30 t, dei corpi morti e catenarie e del blocco di ancoraggio delle gru. Per quanto concerne la compatibilità dell'intervento proposto alle previsioni del nuovo PRP, l'Ente attesta infatti che, nella tavola del piano denominata PO.9 «Zonizzazione», alle aree interessate dall'intervento è stata attribuita la denominazione "cantieri navali zona industriale";

Quadro di riferimento progettuale

CONSIDERATO che in merito alle alternative progettuali, la localizzazione del cantiere navale vicino al mare permette una maggiore qualità dei servizi svolti per il varo e l'aleggio delle imbarcazioni e una riduzione del traffico indotto, rispetto ad una soluzione con l'arrivo esclusivo da terra; il progetto è ubicato in area industriale destinata alle attività della cantieristica e della nautica; la avvenuta realizzazione del capannone, previa autorizzazione degli enti preposti, rende obbligatoria la localizzazione della banchina adiacente a tale manufatto; le dimensioni della banchina sono rapportate alle dimensioni dei natanti; rispetto al progetto originario è stata scelta l'alternativa della riduzione della profondità massima di dragaggio, passata da -4,50 m a -4,30 m, che ha comportato il coinvolgimento di una superficie minore di fondale oggetto di escavo e minori volume asportati, senza incidere significativamente sul target di imbarcazioni in grado di approdare;

CONSIDERATO che l'alternativa zero, rappresentata dalla necessità di ospitare imbarcazioni nel capannone già esistente trasportate solo attraverso le vie terrestri, oltre ai disagi alle attività di cantiere, comporterebbe un bilancio negativo di emissioni alle componenti ambientali atmosfera e rumore e vibrazioni, da traffico indotto, rispetto al trasporto via mare;

CONSIDERATO che il progetto, in fase preliminare, prevede la realizzazione di:

- una banchina in area demaniale lunga 94,67 m e larga 26 m circa, attrezzata di travel lift e di gru, allineata alla esistente banchina Gottardi, a servizio del cantiere nautico già realizzato;
- richiesta di concessione demaniale per l'occupazione di circa 2.800 m² di area demaniale per la realizzazione della banchina;
- richiesta di concessione demaniale per 5.052,95 mq di specchi d'acqua liberi per l'ormeggio e la manovra delle imbarcazioni;
- occupazione di circa 2.945 m² di specchio acqueo da dragare fino alla quota massima di -4,3 m nella zona antistante la darsena di alaggio e varo e fino a -3,2 m a destra e sinistra di tale area, per complessivi 4.285,72 m³; le quote e i volumi di dragaggio risultano rispettivamente inferiori dei 4,5 m di profondità, per volumi complessivi 5.223,485 m³, previsti nel progetto di cui al parere 745/2011;
- vasca di colmata, che fungerà da banchina, di complessivi 5.278 m³ che dovrà accogliere i materiali dragati, dopo opportuna caratterizzazione; il materiale risultante dallo scavo di sbancamento subacqueo sommato a quello generato dal dragaggio per l'approfondimento del fondale è computabile in 5.175,913 m³;
- attrezzamento con apparecchi illuminanti, impianti elettrici, idraulici e tecnici, colonnine di servizio per le imbarcazioni (telefono, luce, acqua), smaltimento acque bianche, trattamento acque di prima pioggia, sistemi antincendio, bitte, corpi morti, catenarie eccetera per il rimessaggio di imbarcazioni di lunghezza fino a 35-40 m.

VALUTATO CHE:

- l'area interessata alla realizzazione del progetto in esame ricade all'interno della zona portuale, in area con fetch non superiore a 600 metri effettivi;
- i lavori previsti consistono nella realizzazione di una banchina a mare in area demaniale dotata di attrezzamento per il rimessaggio;
- i sedimenti marini interessati dal dragaggio sono stati caratterizzati attraverso due stazioni di campionamento dei sedimenti, in asse alla banchina esistente, distanti circa 30 m l'una dall'altra; il progetto dovrà ottenere l'autorizzazione per la movimentazione dei sedimenti marini da parte della Provincia ai sensi dell'articolo 109 del D.lgs. 152/2006 e della legge regionale 12 giugno 2006, n.9;
- i materiali provenienti da dragaggio saranno interamente riutilizzati in cantiere per il riempimento della vasca di colmata in progetto;

- il progetto prevede il bilancio delle terre, con previsione di circa 5.200 mc di escavo e circa 5.200 mc di conferimento in vasca di colmata, che fungerà da piazzale, per cui non si prevede trasporto a discarica del materiale dragato o l'utilizzo di cave esterne;
- è stato elaborato un piano di sicurezza per sversamenti di sostanze corrosive, tossiche o pericolose, idrocarburi, incendi, collisioni;
- si prevede la raccolta ed il trattamento delle acque di prima pioggia, l'accumulo in vasca delle acque disoleate e il successivo riutilizzo delle stesse nella rete delle acque industriali per l'attività interna del capannone esistente;
- il progetto prevede la realizzazione di un impianto di pompaggio, trasferimento, trattamento e recupero delle acque di sentina, integrato con impianto di trattamento e disoleazione delle acque provenienti dalle lavorazioni delle imbarcazioni;

CONSIDERATO che il capannone destinato alla cantieristica nautica, già esistente, è stato realizzato a seguito dei provvedimenti autorizzatori unici n. 288 del 10.06.2008, n. 284 del 29.05.2009 e succ. varianti;

CONSIDERATO che l'attività della struttura cantieristica esistente è svolta attualmente attraverso una rampa di penetrazione fondiaria, di cui verrà servita anche la banchina di progetto, che permette l'ingresso dei mezzi direttamente dalla strada consortile denominata via Maddagascar;

CONSIDERATO che il progetto prevede l'impermeabilizzazione della vasca di colmata, inferiormente, superiormente e lateralmente, con un telo in polietilene ad alta densità (HDPE), che consiste in una geomembrana simile a quelle utilizzate per il fondo di discariche interrato, che fornisce una completa sigillatura contro le sostanze più tossiche. Il telo si prevede prodotto con polimero vergine (non rigenerato o riciclato), con pigmento carbon black e con l'aggiunta di additivi atti a migliorare le qualità di viscosità, saldabilità e resistenza ai raggi U.V.;

CONSIDERATO che la struttura della banchina, dal basso verso l'alto, è costituita da un basamento in scapoli di cava, un blocco in cls gettato in opera, il coronamento in blocchi di granito o in granagliato, la pavimentazione in mattonelle in cls colorato, a tergo, una vasca di colmata riempita con i materiali provenienti dal dragaggio, separata dal blocco in cls con un telo in HDPE e sovrastata da una base dell'altezza di 20 cm di misto non legato e da una soletta da 20 cm in cls armato con rete elettrosaldata;

CONSIDERATO che per la realizzazione della banchina, sarà necessario uno sbancamento subacqueo che consentirà l'esecuzione delle opere strutturali; per la realizzazione del piazzale, tra la banchina e il cantiere nautico, si prevede di effettuare scavi di sbancamento a sezione ristretta per il raggiungimento delle quote progettuali, per la realizzazione degli impianti e per il consolidamento del piano di posa del getto di calcestruzzo che verrà effettuato per la realizzazione della pavimentazione industriale;

VALUTATO che le indagini a mare hanno evidenziato un basamento di diatessiti, sottostante i limi sabbiosi e, pertanto, il raggiungimento delle profondità di progetto, se non fosse possibile l'escavo con la sola draga a benna, potrebbe necessitare l'utilizzo di esplosivi, come avvenuto con la realizzazione di altri progetti nelle vicinanze; in tale eventualità si prevede l'utilizzo di inneschi microritardati completi di tubo e connessioni del tipo NONEL (non elettrico), per ridurre gli impatti in termini di vibrazioni e rumori;

Quadro di riferimento ambientale

CONSIDERATO che lo studio preliminare ambientale descrive il contesto ambientale all'interno del quale si manifestano gli effetti del progetto e analizza le componenti ambientali aria e clima, suolo e acqua, vegetazione e fauna, paesaggio, rumore, vibrazioni, salute pubblica, per la fase di cantiere e quella di esercizio;

CONSIDERATO che in merito alla componente atmosfera:

- i rilievi anemometrici della stazione dell'A.M. di Guardiavecchia a La Maddalena e di quella ubicata in località Venafiorita rilevano che i venti prevalenti sono quelli di W-NW ed E-NE, con maggiore frequenza dei venti provenienti da ovest, che sono, per il sito in esame, venti di "terra";

- le simulazioni effettuate nell'ambito dello studio meteomarinario hanno confermato le ottime caratteristiche di riparo del Porto di Olbia, ed in particolare dello specchio acqueo prospiciente la banchina di progetto; il paraggio risulta totalmente protetto dagli eventi provenienti da largo; il limitato fetch (~ 600 m effettivi) pone al riparo il paraggio anche dagli eventi provenienti da Scirocco, Ostro e Libeccio;
- la caratterizzazione della qualità dell'aria è stata effettuata sulla base delle due centraline della città di Olbia, gestite dall'ARPAS, ubicate entrambe nell'area urbana, che risentono oltre che del traffico urbano anche dell'influenza del porto e dell'aeroporto; tutta l'area est, degli insediamenti produttivi, del porto commerciale e porto industriale e dell'area destinata ai cantieri nautici, in località Cala Saccaia, non è coperta da alcuna centralina di monitoraggio;
- sono stati riportati i valori misurati, per l'anno 2010 e l'anno 2009, per gli inquinanti biosido di azoto, monossido di carbonio, polveri sottili, biosido di zolfo e ozono; non si rilevano superamenti nelle medie annue e il numero di superamenti delle medie giornaliere rientra nei limiti di legge per tutti gli inquinanti, con tendenza in diminuzione e con valori vicini a quelli critici per il PM10 nel periodo invernale;
- i monitoraggi citati riportano la situazione della qualità dell'aria della città di Olbia ma sono poco significativi per il sito in esame, posto in direzione EST rispetto alle centraline e vicino ad aree non urbanizzate;

CONSIDERATO che in merito alla componente suolo e sottosuolo:

- sul fronte terrestre, il sito presenta tutte le caratteristiche proprie di un'area industriale e un basso livello di naturalità residua, con una sottile fascia di litorale di tipo roccioso-ciottoloso, che risulta priva di vegetazione;
- ai fini della caratterizzazione dei fondali dello specchio acqueo, che presenta una superficie inferiore a 10.000 mq, sono state seguite le indicazioni del DM 24 gennaio 1996 e sono stati effettuati due prelievi tramite operatore subacqueo dotato di fustella campionatrice a distanza di 30 m l'uno dall'altro;
- il profilo analitico per la gestione dei sedimenti ha seguito il «Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini», redatto da Apat - Icram nel 2006;
- le analisi fisiche e chimiche sono svolte su carote estratte di circa 50 cm di materiale sciolto; i risultati delle indagini mostrano per entrambi i campioni prelevati il non superamento delle concentrazioni soglia di contaminazione (CSC) per i siti ad uso industriale (colonna B) della tabella 1 dell'Allegato 5 del D.lgs. 152/06;
- l'analisi della granulometria ha mostrato un predominio di limo/argilla (rispettivamente 63% e 73%), una percentuale di sabbia del 22 e 31%, ed un valore costante tra i due sondaggi di ghiaia pari a circa il 4%;
- al di sotto di tale strato di circa 50 cm di materiali sciolti è presente un substrato lapideo costituito da diatessiti di probabile origine Pre-Cambrica; tale basamento affiora estesamente nell'area circostante e costituisce il litotipo di sedime caratterizzante il capannone di proprietà MGC;
- le analisi chimiche hanno rilevato sempre valori al di sotto del livello chimico di base (LCB), con due eccezioni verificatesi rispettivamente nei due campioni, riguardo alle concentrazioni di Mercurio e alla sommatoria dei composti organostannici, con superamento anche del livello chimico limite (LCL); tali superamenti si ritengono presumibilmente dovuti all'utilizzo in passato di vernici antivegetative nei vicini cantieri navali;
- le indagini ecotossicologiche condotte sui Vibrio Fischeri non hanno mostrato effetti tossici sugli organismi utilizzati, consentendo di collocare qualitativamente il sedimento nella colonna A della tabella 2.4 del manuale Apat-Icram;
- la qualità complessiva dei sedimenti indagati, valutata secondo il manuale ICRAM-APAT sulla base

della combinazione delle caratteristiche chimiche, fisiche ed ecotossicologiche, è riconducibile alla classe di sedimento B2 (anche se con soli due superamenti dei valori chimici), che tra le varie opzioni ammette la deposizione all'interno di bacini di contenimento con impermeabilizzazione laterale e del fondo ed è compatibile con la scelta progettuale di impermeabilizzazione della colmata;

CONSIDERATO che gli eventuali impatti riconducibili alla fase di cantiere sono legati a produzione di polveri, produzione di rumori, messa in sospensione di materiali solidi durante le operazioni di dragaggio, modifica della linea di costa con realizzazione della nuova banchina, interferenza con gli allevamenti di mitili antistanti il cantiere nautico, produzione di rifiuti di tipo urbano durante le operazioni di cantiere, produzione di rifiuti speciali qualora i materiali di dragaggio e quelli degli sbancamenti a terra non risultassero utilizzabili;

CONSIDERATO che in merito agli impatti nella fase di cantiere;

- la produzione di polveri e di rumori ha carattere transitorio, per i soli 6 mesi circa delle attività di cantiere, impatto reversibile e di breve durata; non si ravvisano recettori sensibili nelle vicinanze dell'area di cantiere; la strada che conduce al cantiere termina nel cantiere stesso ed è a servizio delle sole imprese che vi si affacciano;
- l'intervento è ubicato in zona industriale, caratterizzata da discreto traffico a causa dell'elevata presenza di aziende, e pertanto il contributo apportato dai mezzi durante la fase dei lavori si ritiene pressoché impercettibile
- le strade di accesso sono pavimentate e in ogni caso si prevede di adottare misure di mitigazione attraverso l'umidificazione periodica delle aree non pavimentate eventualmente attraversate dai mezzi e la copertura degli scarrabili;
- si prevede di limitare fenomeni di torpidità durante le operazioni di dragaggio, attraverso l'utilizzo di draga a benna a tenuta stagna, che riduce la perdita di sedimento, e di panne galleggianti munite di gonne nell'intorno della draga per tutta la durata dei lavori nello specchio acqueo;
- la caratterizzazione dei fondali effettuata non ha riscontrato superamenti dei valori di concentrazione soglia di contaminazione CSC previsti dal D.lgs 152/2006 per i siti ad uso commerciale e industriale;
- la gestione dei sedimenti prevista dal progetto segue le indicazioni di APAT ICRAM "Movimentazione di sedimenti marini - 2006", tuttavia la movimentazione dei sedimenti deve comunque essere autorizzata dalla Provincia di Olbia Tempio, competente in materia;
- il progetto prevede il completo conferimento dei materiali dragati nella vasca di colmata, dimensionata in modo da accogliere tutti i prodotti di escavo, salvo divieti posti dalla Provincia di Olbia Tempio e Arpas che a seguito della caratterizzazione obblighino il conferimento presso apposita discarica autorizzata;
- si prevede di conferire il materiale di risulta dagli sbancamenti a terra, computabile in circa 2.767,659 m³, in siti cantieristici o autorizzati dove sia previsto un rinterro, in attuazione dell'art.186 del D. lgs. 152/06 e successive modificazioni o, in caso di incompatibilità con le aree individuate, di gestire gli stessi materiali come rifiuti e smaltire gli stessi in discarica autorizzata; non risulta ancora effettuata una caratterizzazione di tali materiali;

VALUTATO che in merito ai rifiuti, si prevede di conferire i rifiuti urbani nelle apposite aree di raccolta; si prevede inoltre il rispetto del piano di raccolta differenziata dei rifiuti a terra e del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico del porto di Olbia; la gestione delle terre provenienti dagli sbancamenti a terra dovrà essere autorizzata nell'ambito dell'approvazione del progetto ai sensi dell'art.186 del D. lgs. 152/06; la gestione dei materiali dei dragaggi deve essere autorizzata dalla provincia di Olbia Tempio;

VALUTATO che in merito alla componente paesaggio, la modifica della linea di costa si presenta di scarsa rilevanza, come si evince dalla cartografie e dalle foto simulazioni, poiché l'avanzamento di circa 30 metri per la realizzazione del piazzale di servizio interviene in un'area industriale dedicata al settore della nautica, in allineamento con la banchina adiacente;

VALUTATO che il progetto si sviluppa in un contesto portuale e industriale già urbanizzato e le analisi svolte sulle componenti ambientali in fase di cantiere non hanno evidenziato impatti negativi significativi;

VALUTATO che l'area di progetto è prossima ad alcune attività di mitilicoltura e che tale scenario è usuale nell'area di Cala Saccaia, in cui attività di nautica e di mitilicoltura convivono da anni; nonostante l'area dedicata all'allevamento si trovi al di fuori dello specchio acqueo, si prevede di ridurre il rischio della risospensione dei sedimenti e di eventuali contaminazioni attraverso l'utilizzo di panne galleggianti;

VALUTATO che le barriere galleggianti hanno lo scopo di mitigare gli impatti anche sulla fauna acquatica che, tuttavia, a causa della notevole pressione antropica, non presenta elementi di considerevole biodiversità;

CONSIDERATO che gli impatti riconducibili alla fase di esercizio sono legati all'ampliamento dell'attuale attività della società, nel capannone a terra, e all'aumento del volume di lavoro e del traffico marittimo in avvicinamento all'area; determinati dalla riqualificazione della banchina;

CONSIDERATO che lo studio ha esaminato i potenziali impatti in fase di esercizio sulla componente ecosistemica, in ordine alle interferenze con la mitilicoltura; sulla componente acqua e sull'ittiofauna, in ordine alla presenza di sostanze inquinanti all'interno delle imbarcazioni in arrivo al cantiere, all'utilizzo di antivegetativi, detergenti e additivi chimici, alla presenza di acque meteoriche potenzialmente contaminate, alla possibilità di sversamenti da serbatoi di rifiuti liquidi alla possibilità di collisioni delle imbarcazioni nelle manovre di ormeggio; sulla componente rumore, in ordine alla produzione di rumori all'interno del cantiere; sulla componente socio economica in ordine all'incremento dei posti di lavoro e creazione di figure professionali più specializzate;

VALUTATO che le concessioni per le attività di mitilicoltura sono attualmente scadute ed è in corso la revisione della legislazione regionale in tema di rinnovo delle concessioni medesime; in ogni caso la distanza dagli allevamenti attuali più vicini, a progetto ultimato, sarà di 35 m dal limite esterno della concessione demaniale, in linea con quanto avviene in attività attigue; la Direzione Generale del Servizio Pesca dell'Assessorato Regionale dell'Agricoltura, con parere del 14.09.2011, ha dichiarato che l'intervento ricade all'interno di una zona destinata a cantieri navali zona industriale ed ha espresso il proprio nulla osta di competenza sul progetto;

CONSIDERATO che in merito agli impatti nella fase di esercizio:

- l'assenza di fonti di inquinamento significative, concentrate o diffuse, nell'area di interesse rendono la qualità dell'aria in generale priva di inquinamenti sensibili; le lavorazioni in grado di produrre polveri o emissioni sono analoghe a quelle attuali e rimangono confinate all'interno del capannone e per la loro natura non sono tali da poter produrre un effetto negativo significativo sulla componente atmosfera.
- il progetto prevede un sistema di aspirazione e trattamento delle acque di sentina delle imbarcazioni e lo stoccaggio in apposita area e la successiva gestione degli oli estratti dalle imbarcazioni e delle batterie, secondo la normativa in materia di rifiuti;
- nel capannone è già funzionante un impianto di recupero delle acque di lavaggio degli scafi, che vengono convogliate attraverso pozzetti ad una vasca di accumulo, in cui avviene il trattamento e la separazione dei residui di sostanze oleose; il progetto delle pendenze e la dotazione di pozzetti nel capannone e griglie di raccolta delle acque nella banchina esterna evitano comunque alle acque contaminate provenienti dal capannone di raggiungere il mare;
- le schede tecniche dei prodotti antivegetativi, allegate al progetto, rilevano l'utilizzo di sostanze a norma, esenti da stagno, rame o da loro composti, che possano provocare effetti tossici nell'ambiente marino;
- i residui dei detergenti per le mani usati dagli operatori terminano negli scarichi idrici e sono immessi nella fognatura consortile; quelli derivanti dai prodotti industriali, utilizzati per il lavaggio delle imbarcazioni, rientrano all'interno del circuito di recupero, trattamento e riutilizzo delle acque di processo e pertanto non sono attesi impatti da detergenti di vario tipo utilizzati nel cantiere nautico;
- i reflui dei servizi igienici degli uffici e delle imbarcazioni sono scaricate nel circuito fognario

consortile ai fini dello smaltimento;

- non si prevedono incrementi degli impatti sulla componente rumore, peraltro confinati all'interno del capannone, rispetto alla situazione attuale, come da misurazioni effettuate nell'ambito della redazione del documento di valutazione dei rischi, previsto ai sensi del D. lgs. 81/2008;
- all'interno del Piano di Sicurezza della MGC Yacht Services, sono state definite le procedure comportamentali da seguire in caso di eventi accidentali e di sversamenti;
- sono evidenziate le misure di sicurezza per eventuali collisioni con rischio di fuoriuscita di sostanze potenzialmente contaminanti, che prevedono l'intervento immediato della circoscrizione dell'area con panne galleggianti, assorbenti e non e la rimozione dell'eventuale sversamento di idrocarburi attraverso skimmer o con aspiratori tipo autospurgo da parte di ditte iscritte all'Albo Nazionale Gestori Ambientali, alla categoria 9 "Bonifica siti";

CONSIDERATO che in merito alla componente ecosistemi, la sottile fascia di litorale sulla quale insisteranno le opere a terra risulta priva di vegetazione ed occupata da un capannone industriale di proprietà del proponente; non si rilevano interferenze e incrementi significativi degli effetti indotti delle opere di progetto sugli ecosistemi, con particolare riferimento alla viabilità di accesso e alla viabilità di cantiere, in quanto si tratta di effetti già presenti nell'area da molti anni;

CONSIDERATO che per quanto attiene la valutazione degli impatti economici e sociali, la struttura cantieristica incrementa il turismo nautico dell'area e l'aumento di strutture di servizi alla nautica da diporto valorizza l'indotto del turismo nautico sull'area costiera, portando benefici evidenti a tutte le attività di ricezione turistica presenti; il cantiere, costituisce una forte leva per la crescita delle imprese legate alla produzione di servizi al diportismo, per l'occupazione e per nuove professioni;

VALUTATO che, per quanto attiene il sistema vincolistico, le aree di progetto non interessano direttamente SIN, SIC, ZPS, Parchi e aree protette;

VALUTATO che in fase di esercizio, secondo le proposizioni dello studio ambientale e la relazione paesaggistica allegata, non si rilevano influenze sulle componenti ambientali; le attività previste non interferiscono in modo significativo e negativo con il contesto in cui si inseriscono, rappresentando solo un elemento aggiuntivo in un'area industriale, già fortemente caratterizzata dalla presenza della cantieristica nautica; l'attività di MGC Yacht Services, pur essendo di nuova nascita, va ad inserirsi in un contesto industriale già compiuto e caratterizzato dalle medesime attività che si andranno a svolgere nel sito in progetto. La vocazione del sito non è pertanto sostanzialmente modificata dalla realizzazione della banchina;

VALUTATO che le attività cantieristiche si svolgono attualmente con l'accesso delle imbarcazioni dalla rampa che costeggia il capannone esistente che permette l'arrivo di imbarcazioni fino ad una lunghezza pari a 16 m, mentre il capannone, come strutture e attrezzature, è dimensionato per accogliere imbarcazioni fino a 40 m; la realizzazione del progetto comporta pertanto una riqualificazione delle attività che già si svolgono attualmente dalla società MGC Yacht Service Srl, non comporta l'inserimento di nuove attività estranee a quelle già esistenti e produce in generale una diminuzione del traffico degli approdi di imbarcazioni via terra a fronte delle nuove attività di varo e alaggio via mare;

VALUTATO che è stato predisposto un piano di sicurezza per sversamenti accidentali, antincendio, collisioni, comprendente l'analisi del rischio e l'indicazione delle azioni di prevenzione e protezione necessarie;

VALUTATO che il progetto prevede un piano di gestione degli inquinanti con particolare riferimento a vernici, antivegetative, oli, idrocarburi, acque di sentina, plastiche, vetroresina, diluenti, residui di lavorazione eccetera

VALUTATO che, il progetto prevede il conferimento in colmata del totale dei materiali provenienti dai dragaggi e sbancamenti a mare, pari a circa 5.200 m³, salvo diversa prescrizione della Provincia di Olbia Tempio e dell'Arpas, e prevede il conferimento in discarica di circa 2.767,659 m³ provenienti dagli sbancamenti a terra se non si individuano, secondo l'organismo di approvazione del progetto, siti idonei per riempimenti; non si prevede il ricorso a cave di prestito;

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

RITIENE DI MODIFICARE IL PARERE n. 745 del 17.06.2011 ED ESPRIME

parere favorevole riguardo all'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto "Porto di Olbia Realizzazione di una banchina al servizio di un cantiere nautico destinato al rimessaggio di imbarcazioni da lavoro e da diporto" presentato dalla Società M.G.C. YACHT 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 M.G.C. YACHT 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. a seguito delle indagini geognostiche e geotecniche occorre valutare soluzioni alternative all'utilizzo di esplosivi che dovranno essere sottoposte a verifica da parte del R.U.P. dell'Autorità Portuale; 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, sotto la supervisione della Capitaneria del Porto;
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. i materiali di risulta dagli sbancamenti a terra incluse eventuali matrici di materiali di riporto, non contaminati, in considerazione della non assoggettabilità a VIA del progetto, devono essere gestiti ai sensi dell'articolo 186 del citato d.lgs 152/2006, qualora non utilizzati nello stesso sito di progetto, secondo le prescrizioni dello sportello unico del Comune di Olbia quale organismo di approvazione del progetto medesimo e previa apposita caratterizzazione dei materiali e degli eventuali siti di conferimento;
8. prima della messa in esercizio dell'opera devono essere installati e resi funzionanti gli impianti di trattamento delle acque delle banchine previste dal progetto;
9. i materiali, la finitura esterna e la colorazione delle pareti della nuova struttura devono conformarsi a quelle esistenti nelle aree limitrofe;
10. 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;
11. la società M.G.C. YACHT 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;

12. restano ferme le determinazioni che potranno essere assunte in sede di adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

L'ottemperanza delle prescrizioni deve essere ottemperata dal RUP dell'Autorità Portuale di Olbia.

Presidente Ing. Guido Monteforte Specchi

ASSENTE

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

ASSENTE

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

ASSENTE

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

ASSENTE

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

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

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Arch. Antonio Gatto

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

[Handwritten signature]
ASSENTE

ASSENTE

ASSENTE

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
ASSENTE

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]
ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

F. Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Eleni Papaleludi

Ing. Mauro Patti

Mauro Patti

ASSENTE

Avv. Luigi Pelaggi

Cons. Roberto Proietti

Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Ruggiero

ASSENTE

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno

Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE

La presente copia fotostatica composta di N° 15 fogli è conforme al suo originale. 27 MAR. 2012
Roma, li

Roma, li
suo originale.
di No fogli e cartine e
La presente copia fotografica composta