



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

DELIBERAZIONE N. 40/6 DEL 16.11.2010

Oggetto: Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi del D.Lgs. n. 4/2008 e s.m.i e della Delib.G.R. 23.4.2008 n. 24/23, relativa all'intervento "Ampliamento molo Direzione Marina e ristrutturazione imboccatura del porto turistico di Porto Rotondo". Proponente: Marina di Porto Rotondo s.r.l.

L'Assessore della Difesa dell'Ambiente riferisce che la società Marina di Porto Rotondo s.r.l., ha presentato, a giugno 2009, e regolarizzato in pari data, l'istanza di avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa all'intervento "Ampliamento molo Direzione Marina e ristrutturazione imboccatura del porto turistico di Porto Rotondo". L'intervento, ascrivibile alle categorie di cui al punto 7, lettera l) (Opere costiere destinate a combattere l'erosione e lavori marittimi volti a modificare la costa, mediante la costruzione di dighe, moli ed altri lavori di difesa del mare), e lettera o) (Porti turistici e da diporto, quando lo specchio d'acqua è inferiore o uguale a 10 ettari, le aree esterne interessate non superano i 5 ettari e i moli sono di lunghezza inferiore o uguale a 500 metri, nonché progetti di intervento su porti già esistenti), dell'allegato B1 della Delib.G.R. n. 24/23 del 23 aprile 2008, è stato assoggettato alla valutazione di impatto ambientale (VIA) in seguito alla procedura di verifica, conclusasi con la deliberazione n. 15/4 dell'11.3.2008.

L'intervento, il cui costo complessivo è pari a circa € 2.800.000, finanziato con capitali privati, è proposto dalla società titolare della concessione demaniale marittima dell'area portuale, e, oltre a prevedere un ampliamento della stessa concessione, per una superficie pari a circa 17.470 m², consiste nelle seguenti opere:

1. la risagomatura dell'imboccatura del porto, al fine di facilitare il movimento delle imbarcazioni soprattutto nelle ore di punta, passando dagli attuali 29 metri, con fondali in scogliera a - 2 metri s.l.m., a 41 metri, con fondali garantiti liberi a - 4,5 metri s.l.m. della configurazione di progetto;
2. la realizzazione, nella costa sud all'esterno del porto, di quattro posti barca destinati a maxi yacht, previo salpamento della scogliera esistente, operazioni di dragaggio in roccia per portare il fondale a una profondità adeguata all'attracco di queste imbarcazioni (-4,5 m), e la realizzazione del banchinamento;



3. la realizzazione di un prolungamento dell'attuale scogliera di protezione, per cui la società proponente ha studiato differenti alternative, sia dimensionali (80 metri, 40 metri, alternativa zero), che tecniche (emersa, soffolta, semisoffolta), tenendo conto sia della sicurezza nelle manovre di entrata/uscita dal porto, che delle condizioni di comfort e sicurezza dei nuovi ormeggi previsti;
4. è previsto infine un ampliamento dell'edificio destinato alla Direzione della Marina al fine di sopperire alla mancanza di spazio per i servizi alla clientela e al personale, l'ampliamento dell'area carburanti, la sistemazione della viabilità e dei piazzali a tergo del banchinamento realizzato ex – novo, e la realizzazione, a fianco alla banchina destinata all'ormeggio dei maxi yacht, di una banchina destinata all'attracco dei tender.

In data 21.9.2009, presso l'Hotel Sporting a Porto Rotondo, si è tenuta la presentazione al pubblico del progetto e dello Studio d'Impatto Ambientale (SIA). In tale sede sono emerse numerose osservazioni, inerenti in particolare alla necessità di ridimensionare, e se del caso, eliminare, l'allungamento previsto del pennello di protezione, o, eventualmente, prevedere una soluzione tecnica alternativa, e la necessità di preservare la spiaggia di Rudalza ai fini della balneazione, nonché l'assetto attuale del porto, e quindi evitare ulteriori banchinamenti sul lato ovest.

Nei sessanta giorni successivi all'avvio del procedimento sono state trasmesse, al Servizio Sostenibilità ambientale, valutazione impatti e sistemi informativi ambientali (SAVI), osservazioni, sia da parte del Consorzio del Comprensorio di Porto Rotondo, sia da parte di un comitato di circa venti proprietari, accompagnate entrambe da documentazione tecnica, che nei contenuti essenziali ricalcano quanto già emerso in sede di presentazione al pubblico.

Di tutte le osservazioni si è tenuto conto nell'ambito dell'istruttoria e sono state comunicate formalmente alla società proponente per la formulazione di eventuali controdeduzioni.

La prima conferenza istruttoria si è tenuta in data 12.11.2010. Nel corso di tale conferenza è emersa la necessità di richiedere chiarimenti e integrazioni al proponente, e, soprattutto, la necessità che questi ottemperasse alle disposizioni contenute nella deliberazione della Giunta regionale di assoggettamento alla VIA. È risultato, infatti, che le diverse criticità già evidenziate in sede di verifica non fossero state chiarite dalla documentazione presentata, né che, tantomeno, fossero state presentate soluzioni alternative realistiche e basate su una solida analisi costi – benefici, come previsto dalla vigente normativa sulla VIA.

La società proponente ha depositato la documentazione integrativa ad aprile 2010; questa è stata oggetto di discussione nel corso della seconda conferenza istruttoria, tenutasi in data 28.6.2010 presso l'Assessorato della Difesa dell'Ambiente. Nel corso di tale conferenza la società proponente ha dichiarato, sulla base degli approfondimenti e dell'analisi delle alternative effettuati, di voler



ridimensionare l'allungamento del pennello frangiflutti a 40 metri, rispetto agli 80 metri inizialmente prospettati. Da parte degli Enti partecipanti è emerso un sostanziale parere negativo sulla realizzazione della banchina tender, che, oltre a causare impatti dovuti al rumore sulle abitazioni limitrofe, e alla vicina spiaggia di Rudalza per quanto concerne la sua fruizione, sarebbe causa di impatti indiretti sulla prateria di poseidonia oceanica antistante l'area d'intervento. A questo proposito la stessa società proponente ha evidenziato che la prateria di poseidonia antistante allo specchio acqueo interessato dalle opere, si trova in notevole stato di degrado a causa degli ormeggi in rada, per cui la realizzazione di campi boe regolamentati potrebbe rappresentare un metodo per contenere gli impatti indiretti dovuti alla presenza del porto. Inoltre, per quanto concerne le alternative esaminate, la Capitaneria di porto di Olbia ha espresso parere negativo alla realizzazione di una barriera soffolta o semisoffolta, per motivi legati alla sicurezza della navigazione. Sono state, infine, ravvisate notevoli perplessità sull'allungamento del pennello a 40 metri, per il quale non sono state dimostrate in maniera adeguata le motivazioni alla base della necessità di realizzazione, sia ai fini delle manovre di ingresso/uscita dal porto, sia ai fini della sicurezza e del comfort dei nuovi ormeggi previsti; è stata data comunque facoltà alla società proponente di controdedurre tramite integrazioni volontarie da consegnarsi in tempi stretti; vista comunque la non sostanzialità di quanto emerso, si è deciso di non convocare un'ulteriore conferenza istruttoria.

La società proponente ha trasmesso la documentazione integrativa volontaria a luglio 2010, dall'esame della quale si evince che l'allungamento del pennello, pur non essendo funzionale al raggiungimento di adeguate condizioni di sicurezza nelle manovre di entrata/uscita dal porto, già garantite dallo stato di fatto, è invece funzionale al raggiungimento di adeguate condizioni di comfort nei quattro nuovi posti barca in progetto. Tale motivazione risulta comunque adeguata a giustificare l'opera, anche in considerazione del particolare segmento di mercato nel quale i posti barca di nuova realizzazione si inseriscono.

L'Assessore riferisce, quindi, che il servizio SAVI, tenuto conto:

- di quanto emerso nel corso dell'intero iter, delle osservazioni formulate in sede di presentazione al pubblico, nonché di quelle pervenute per iscritto sia da parte del Consorzio del Comprensorio di Porto Rotondo, sia da parte del comitato di cittadini;
- del fatto che la documentazione depositata, nonché le integrazioni fornite, risultano sufficienti per consentire la comprensione delle caratteristiche e dimensioni del progetto, la tipologia delle opere previste ed il contesto territoriale e ambientale di riferimento, nonché per l'individuazione di opportune misure di mitigazione e compensazione; in particolare la soluzione progettuale a cui si è addivenuti in sede di istruttoria di VIA, consente di limitare alcune delle criticità già messe in evidenza in fase di verifica;



- del fatto che è stato rilevato, anche dagli Enti che hanno partecipato alla conferenza istruttoria, che, tra le alternative esaminate, la soluzione progettuale cui si è addivenuti in sede di istruttoria di VIA è quella che consente di coniugare meglio le esigenze di miglioramento gestionale che la società proponente si prefigge con la realizzazione dell'intervento, con quelle di tutela ambientale e paesistica, che vanno prioritariamente preservate, in un'area d'intervento che, con l'ampliamento in oggetto, vedrà di fatto saturata la sua capacità di carico,

ha concluso l'istruttoria con una proposta di giudizio tecnico positivo in merito alla compatibilità ambientale dell'intervento, a condizione che siano rispettate e recepite nel progetto da sottoporre a autorizzazione le prescrizioni di seguito riportate:

1. l'alternativa progettuale prevista dovrà essere quella indicata come "3" nella documentazione integrativa depositata in data 21.4.2010 (prot. ADA n. 9882 del 22.4.2010), e che prevede l'allungamento del pennello frangiflutti di 40 metri; dovrà inoltre prevedersi lo stralcio della banchina tender, dal momento che questa, oltre a creare eccessivi impatti dovuti al rumore sulle abitazioni vicine, e alla vicina spiaggia di Rudalza per quanto concerne la sua fruizione, è causa di impatti indiretti sulla prateria di poseidonia oceanica antistante l'area d'intervento;
2. dovranno essere accuratamente definiti, sulla base di una cartografia georeferenziata su base ortofotografica, con definizione adeguata, i limiti di ampliamento della concessione demaniale; a tal fine si evidenzia che lo stralcio della banchina tender porta a fissare un limite indicativo della stessa concessione demaniale nel punto situato in corrispondenza delle coordinate Gauss- Boaga X=1545639; Y=4542135, che va considerato come il limite occidentale indicativo del banchinamento in progetto;
3. dovrà essere elaborato un dettagliato cronoprogramma di realizzazione dell'intervento;
4. preventivamente alla realizzazione dell'intervento:
 - a. il comune di Olbia dovrà concludere, con il competente Assessorato regionale dell'Urbanistica, la procedura di Intesa di cui all'art. 11, comma 1, lettera c), delle NTA del PPR, così come prevista dall'art. 20, comma 2, punto 3, lettera b, delle stesse NTA;
 - b. dovrà essere concluso il procedimento, attualmente in itinere presso la competente amministrazione provinciale di Olbia – Tempio, di cui all'art. 109 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., relativo all'immersione in mare di materiale derivante da escavo marino;
5. in relazione alla fase di cantiere dovranno essere messi in atto tutti gli accorgimenti tecnico/progettuali atti a:



- a. garantire la massima tutela del suolo, sottosuolo, acque superficiali, ambiente marino ed atmosfera, mettendo in atto ogni precauzione per evitare il rilascio accidentale di materiali e sostanze potenzialmente inquinanti e la loro diffusione in mare; contenere al minimo indispensabile gli spazi destinati al cantiere e allo stoccaggio temporaneo dei materiali movimentati;
 - b. smaltire in conformità alle leggi vigenti in materia tutti i rifiuti prodotti/rinvenuti durante l'esecuzione delle opere, privilegiandone il riutilizzo;
 - c. minimizzare gli impatti indotti da polveri, rumore e vibrazioni;
6. per quanto riguarda la realizzazione delle opere a mare e le operazioni di dragaggio:
- a. in fase di progettazione esecutiva, dovrà essere predisposto, un piano di emergenza in cui siano indicate le operazioni da effettuare in caso di sversamento a mare o a terra di idrocarburi o altre sostanze inquinanti durante la fase di costruzione, ivi incluso la possibile diffusione degli inquinanti presenti nei sedimenti portuali a seguito dei dragaggi;
 - b. per quanto concerne la caratterizzazione preliminare dei sedimenti dovranno essere stabiliti con il Dipartimento ARPAS competente per territorio il numero di campionamenti necessari, individuati i metodi di campionamento e definite le stazioni di prelievo, nonché verificati i quantitativi dei materiali da dragare suddivisi per tipologia (sedimenti sciolti, materiale roccioso);
 - c. preliminarmente all'inizio delle operazioni di dragaggio, così come richiesto dalla Soprintendenza per i beni archeologici per le province di Sassari e Nuoro, dovrà essere data comunicazione alla stessa; tutte le operazioni di dragaggio dovranno altresì svolgersi alla presenza di un archeologo che ne esamini il materiale di risulta;
 - d. per quanto concerne gli impatti connessi al rumore dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti possibili atti ad contenere le emissioni rumorose, in particolare durante la fase di perforazione con pontone fisso dell'ammasso roccioso sottomarino, e durante la fase di esplosione controllata; a tale proposito la società proponente è tenuta a verificare che nell'uso dell'esplosivo l'impresa costruttrice osservi le norme di sicurezza previste dalle disposizioni vigenti ed abbia ottenuto le preventive, prescritte autorizzazioni delle autorità competenti;
 - e. dovranno essere dettagliate le modalità operative del dragaggio in termini di mezzi utilizzati e di modalità di immersione del materiale dragato, nonché definite opportune misure per limitare l'intorbidimento dello specchio acqueo. A tale fine si prescrive che,



durante tutto il corso dei lavori di dragaggio, e anche nelle fasi di lavoro successive, lo specchio acqueo nell'intorno della zona interessata dai lavori dovrà essere conterminato mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne, che dovranno essere mantenute in esercizio sino ad una significativa riduzione della torbidità indotta dai lavori; detto parametro andrà monitorato per tutta la durata degli stessi, con modalità e frequenze da concordarsi con il dipartimento ARPAS competente per territorio;

7. relativamente all'utilizzo di materie prime, al riutilizzo di materiali e all'uso di materiali provenienti da attività di cava:
 - a. dovranno essere prioritariamente riutilizzati i materiali derivanti dalle operazioni di escavo, secondo quanto previsto dall'art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006; i materiali non conformi ai sensi del suddetto articolo dovranno essere smaltiti secondo le leggi vigenti in materia;
 - b. per quanto concerne l'eventuale recupero dei materiali derivanti dalla demolizione della pavimentazione dei piazzali esistenti, questo, non rientrando nella disciplina prevista dall'art. 186 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., dovrà essere autorizzato da parte della competente amministrazione provinciale; per l'utilizzo di terre e rocce da scavo, invece, dovrà essere aggiornato e verificato puntualmente, in fase di progettazione esecutiva, il piano operativo di utilizzo delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 186, già predisposto preliminarmente durante l'istruttoria di VIA;
 - c. secondariamente dovranno utilizzarsi massi, sfridi e materiali provenienti da cave di granito ubicate nella provincia di Olbia – Tempio; i massi da utilizzare per la realizzazione delle opere a mare dovranno avere caratteristiche geologiche, mineralogiche e cromatiche coerenti con quelle del contesto d'intervento; detto materiale dovrà essere certificato al fine di garantirne la compatibilità ambientale per l'uso a mare;
 - d. dovrà essere limitato l'uso della viabilità urbana per l'approvvigionamento dei materiali, e dovranno comunque essere preferite le modalità realizzative che limitino la pressione sul sistema del traffico e della viabilità cittadina (es. trasporto dei massi via mare); qualora ciò non fosse tecnicamente possibile, i mezzi contenenti i materiali dovranno essere chiusi superiormente;
8. relativamente alle caratteristiche delle reti tecnologiche, degli impianti e dei servizi, previo accordo con il Consorzio di Porto Rotondo (organismo gestore delle reti tecnologiche):



- a. la banchina in progetto dovrà essere corredata di sistema di collettamento dei rifiuti solidi (bidoni portarifiuti per la raccolta differenziata e cassonetti);
- b. al fine della mitigazione dell'inquinamento luminoso, nonché della riduzione dei consumi energetici, per l'illuminazione degli spazi di pertinenza del porto e aree comuni, quali piazzali, vialetti, banchine, pontili si dovranno installare lampade e proiettori ad alta efficienza luminosa, possibilmente a luce monocromatica, e dotati di schermatura riflettente verso terra;
- c. dovrà essere verificata la possibilità di realizzare una doppia rete di distribuzione di acqua, prevedendo l'uso di acqua potabile per il rifornimento delle imbarcazioni e di acqua non potabile per il lavaggio delle imbarcazioni e le finalità antincendio;
- d. riguardo ai sistemi di raccolta e trattamento dei reflui:
 - i. le superfici impermeabili scoperte dovranno prevedere sistemi per la raccolta, lo stoccaggio e lo smaltimento delle acque meteoriche di prima pioggia, da esse scolanti, che andranno recapitate nella fognatura nera consortile. In quanto scarico a tutti gli effetti, dette acque dovranno rispettare i limiti per lo scarico in fognatura stabiliti dal gestore, in coerenza con quanto stabilito dall'Allegato 5 alla parte III del D.Lgs. n. 152/2006. I manufatti di scarico dovranno permettere i campionamenti e gli accertamenti per la verifica della conformità ai limiti di legge;
 - ii. in riferimento ai criteri di dimensionamento delle vasche di prima pioggia, si precisa che esse dovranno avere una capacità d'accumulo atta al contenimento di tutte le acque meteoriche di prima pioggia, intendendo per queste ultime il volume corrispondente ad una precipitazione di cinque millimetri, uniformemente distribuita su tutta la superficie scolante. Per quanto riguarda le portate da assumere nei calcoli di progetto della rete di drenaggio delle acque di prima pioggia, si dovrà ipotizzare che la precipitazione di cinque millimetri si verifichi in quindici minuti;
 - iii. per tutto quanto non esplicitamente contemplato nei punti precedenti si richiama il rispetto di quanto contenuto nella deliberazione della Giunta regionale n. 69/25 del 10.12.2008 (Direttiva in materia di "Disciplina regionale degli scarichi");
- e. relativamente al deposito e al distributore di carburante a servizio dell'area portuale:
 - i. dovrà essere condotta un'indagine di verifica della potenziale contaminazione dei serbatoi esistenti, attraverso modalità da concordare con il competente Dipartimento ARPAS; qualora le indagini rivelino presenza di contaminazione



- dovranno essere messe in atto le procedure di cui alla parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.;
- ii. le singole casse di contenimento dei serbatoi in cls dovranno essere dotate internamente di una vasca di raccolta in materiale impermeabile, ispezionabile e dotata di sistema di raccolta; il cunicolo per passaggio delle tubazioni del combustibile dovrà essere anch'esso dotato di fondo impermeabile;
 - iii. il piazzale dell'area di deposito carburanti dovrà essere dotato di un piezometro per il monitoraggio e la rilevazione di eventuali perdite, sul quale dovranno essere effettuati periodici controlli;
 - iv. il piazzale del distributore carburanti e l'area di scarico delle autobotti dovranno essere dotati di sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia, così come descritto nella Relazione integrativa J;
 - v. al termine dei lavori e prima dell'utilizzo degli impianti di distribuzione del carburante, dovrà essere eseguito il collaudo di cui agli articoli 48 e 49 del Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione;
 - vi. in fase di esercizio del porto, in prossimità del distributore dovranno essere in dotazione dispositivi antinquinamento, per il confinamento di emergenza e l'aspirazione d'idrocarburi accidentalmente sversati in mare, le cui modalità di esercizio dovranno essere espressamente previste nel regolamento di gestione del porto;
9. al fine di incrementare l'efficacia e l'efficienza delle opere realizzate per quanto riguarda la sicurezza della navigazione, al fine di ovviare alle problematiche del moto ondoso generato dalle imbarcazioni in entrata e uscita dal porto, dovranno essere posizionate una serie di adeguate boe che identifichino una corsia di avvicinamento/uscita con velocità controllata elettronicamente a tre nodi;
10. al fine della tutela delle spiagge, dovrà essere realizzato il Programma di monitoraggio previsto nell'elaborato integrativo denominato L – Relazione geologica; a questo proposito si precisa che le stazioni di prelievo dei sedimenti dovranno essere concordate con il competente Dipartimento ARPAS, e la durata dei campionamenti dovrà essere estesa a un orizzonte temporale di dieci anni dalla realizzazione delle opere previste in progetto; gli esiti delle indagini dovranno essere inviati al Servizio SAVI e all'ARPAS, con cadenza annuale, tramite la predisposizione di un report; resta fermo quanto previsto dall'art. 28, commi 1 e 1bis, del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.;



11. al fine di tutelare la qualità delle acque, anche ai fini della balneazione, durante il periodo di esercizio dell'opera:
 - a. dovrà essere effettuato il monitoraggio semestrale (periodo estivo e invernale) della qualità delle acque e dei fanghi del fondale, per mezzo di analisi chimiche, fisiche e microbiologiche, di campioni di acqua prelevati in almeno due punti all'interno del porto "storico", e di ulteriori due punti, il primo ubicato nello specchio acqueo della concessione demaniale del 2002, l'altro in quella attualmente in ampliamento per la realizzazione delle opere in progetto; un ulteriore punto di campionamento dovrà altresì essere previsto nello specchio acqueo antistante la spiaggia di Rudalza;
 - b. il monitoraggio di cui al punto precedente, da concordare con il competente Dipartimento ARPAS, dovrà comprendere almeno i seguenti parametri: temperatura, ossigeno disciolto, metalli pesanti, indicatori microbiologici, idrocarburi, BOD, COD, torbidità, PCB;
 - c. qualora, in particolare nel punto ubicato nello specchio acqueo antistante la spiaggia di Rudalza, il monitoraggio evidenzi il superamento dei limiti normativi, sarà compito della società Proponente, in accordo con il Dipartimento ARPAS competente, porre in atto tutte le misure necessarie al fine del ripristino dei valori dei parametri monitorati entro i limiti di legge; fermo restando quanto previsto dall'art. 28, commi 1 e 1bis, del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.;

12. al fine della tutela degli habitat marini:
 - a. le modalità e i punti di monitoraggio del limite inferiore della prateria di poseidonia, dovranno essere ridefiniti secondo le indicazioni del manuale ICRAM – Ministero dell'ambiente (Programma di monitoraggio per il controllo dell'ambiente marino costiero 2001- 2003 - Metodologie analitiche di riferimento);
 - b. con cadenza annuale, per un periodo di almeno cinque anni dall'avvio dei lavori, dovrà essere monitorata, con rilievi subacquei, e georeferenziata, la posizione del limite verso costa della prateria a fanerogame marine nel tratto di mare in corrispondenza del porto; per lo stesso periodo, in prossimità di detto limite dovranno essere eseguiti i controlli sulle acque e sul sedimento, su almeno due punti, con riferimento ai parametri di cui all'Elaborato A della documentazione integrativa;
 - c. per il monitoraggio delle comunità bentoniche dei fondi molli, previsto nell'Elaborato A della documentazione integrativa, si dovrà procedere con la frequenza ivi definita, e fare riferimento, per le metodologie di indagine, al manuale citato al precedente punto 11.a;



- d. al fine di contenere gli impatti derivanti dal fenomeno dell'ancoraggio in rada nel periodo estivo, che lo stesso proponente, nello SIA, ha evidenziato essere particolarmente evidente e causa del notevole degrado della prateria di Poseidonia dei fondali antistanti il porto, tanto da ritenere "urgente, attivare delle misure di contenimento degli ancoraggi nel Golfo di Cugnana", considerato che il fenomeno è un impatto indotto dalla presenza di un notevole attrattore di traffico, quale la struttura portuale stessa, dovrà essere elaborato uno studio atto a individuare un'area in cui realizzare un campo ormeggio destinato agli approdi temporanei estivi;
 - e. gli esiti delle indagini di cui ai punti precedenti dovranno essere inviati al Servizio SAVI e all'ARPAS, con cadenza annuale, tramite la predisposizione di un report; resta fermo quanto previsto dall'art. 28, commi 1 e 1bis, del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i.;
13. per quanto concerne gli impatti dovuti al rumore in fase di esercizio:
- a. dovranno essere vietate le manovre e le accensioni degli yacht durante il periodo notturno; tale divieto dovrà essere recepito nel Regolamento di gestione del porto;
 - b. dovrà essere realizzata una campagna di monitoraggio del rumore durante il mese di agosto, tesa a verificare gli impatti dovuti a questo fattore ambientale, stimati tramite l'approccio modellistico; qualora si verificasse un superamento dei limiti normativi, dovranno essere messe in atto delle misure di carattere gestionale, tese a riportare i valori di rumore misurato entro i limiti di legge;
14. entro sessanta giorni dalla notifica della presente deliberazione dovranno essere trasmessi al Servizio SAVI e all'ARPAS gli elaborati progettuali, gli studi e gli atti amministrativi che recepiscono le prescrizioni sopra descritte; in particolare quelli di cui ai punti 1, 2, 3, 6, 8, 12.d;
15. i dati analitici e i risultati dei monitoraggi previsti ai punti 8.e, 10, 11, 12, 13, dovranno essere periodicamente inviati al servizio SAVI, e all'ARPAS; a questo proposito si specifica che tutti i dati relativi ai monitoraggi dovranno essere georeferenziati e forniti anche in formato digitale, al fine del loro inserimento nel Sistema Informativo Regionale Ambientale (SIRA);

Tutto ciò premesso, l'Assessore della Difesa dell'Ambiente, constatato che il Direttore generale ha espresso il parere favorevole di legittimità sulla proposta in esame, propone alla Giunta regionale di far propria la proposta del Servizio Sostenibilità ambientale, valutazione impatti e sistemi informativi ambientali.



La Giunta regionale, condividendo quanto proposto e rappresentato dall'Assessore della Difesa dell'Ambiente

DELIBERA

- di esprimere, per le motivazioni indicate in premessa, un giudizio positivo sulla compatibilità ambientale dell'intervento in esame denominato "Ampliamento molo Direzione Marina e ristrutturazione imboccatura del porto turistico di Porto Rotondo", proposto dalla Società Marina di Porto Rotondo s.r.l., a condizione che siano rispettate, e recepite nel progetto da sottoporre ad autorizzazione, le prescrizioni descritte in premessa, sull'osservanza delle quali dovranno vigilare, per quanto di competenza, il comune di Olbia, la Provincia di Olbia - Tempio, il Servizio territoriale demanio e patrimonio di Olbia - Tempio, la Capitaneria di porto di Olbia, il Servizio territoriale dell'ispettorato ripartimentale del C.F.V.A. di Tempio, il Servizio Tutela paesaggistica per la provincia di Olbia - Tempio, la Soprintendenza archeologica per le province di Sassari e Nuoro, e l'A.R.P.A.S.;
- di stabilire che, fermo restando l'obbligo di acquisire gli altri eventuali pareri e autorizzazioni previsti dalle norme vigenti, i lavori relativi all'intervento in oggetto, la cui data di inizio dovrà essere comunicata al Servizio SAVI, dovranno essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione della presente deliberazione, salvo proroga concessa su istanza motivata del proponente.

Il Servizio S.A.V.I. provvederà alla comunicazione della presente deliberazione ai soggetti interessati al procedimento, a tutte le Amministrazioni competenti, anche in materia di controllo ambientale, e alla pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione Autonoma della Sardegna (BURAS).

Il Direttore Generale

Gabriella Massidda

Il Presidente

Ugo Cappellacci