



*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 – 0003854 del 16/10/2009



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare – ex Direzione Salvaguardia Ambientale

E.prot exDSA – 2009 – 0027907 del 19/10/2009

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

Alla Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione III
c.a. Dott. Mariano Grillo
SEDE

Pratica N.

Ref. Mittente:

**OGGETTO: Verifica di Assoggettabilità alla VIA Porto di Olbia
Ampliamento bacino e molo.
Trasmissione parere n. 364 del 15 ottobre 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 15 ottobre 2009.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.



MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
in Segreteria 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. 364 del 15.10.2009

Progetto:	Verifica di Assoggettabilità VIA Porto di Olbia Ampliamento bacino e molo
Proponente:	Nautica di Puntaldia S.r.l.

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a vertical list of initials and a large signature.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'G', 'Q', 'W', 'S', 'B', 'A', 'C', 'M', 'Su', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'J', 'K', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z'.

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.L. n. 152 del 2006, come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4, delle opere di "ampliamento bacino e molo" del porto di Olbia, presentata da Nautica di Puntaldia 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;
- Elaborato unico di progetto;
- Computo metrico estimativo con crono programma investimenti;

VISTA la documentazione integrativa prodotta, acquisita al prot. CTVA-2009-3518 del 24/09/2009, che comprende in particolare:

- Copia delle autorizzazioni e dei pareri;
- Piano paesaggistico regionale;
- Corografia e dettagli progettuali;

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 25/06/2009 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e n. 72, Parte Seconda e sull'Albo pretorio del Comune di Olbia in data 22/07/2009;

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 nello specchio acqueo antistante il cantiere navale della società «Nautica di Puntaldia Srl», sito in località Punta Istaula, ubicato in via dei Lidi 10, nella zona industriale del porto di Olbia;
- si tratta di un'opera dalle dimensioni limitate che consiste nell'ampliamento del molo e del bacino del travel-lift esistente, allo scopo di consentire l'alaggio di imbarcazioni fino a 160 ton, a fronte delle 65 ton. attuali;
- l'importo dei lavori si stima in 151.370,47 Euro e il tempo di realizzazione si prevede in circa 2 mesi;
- 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 Nautica di Puntaldia s.r.l., già Nautica Santi Marina di Puntaldia s.r.l. dispone in concessione, con atto di Sottomissione n. 47 rep. n. 362 in data 05/12/2000, di aree demaniali pari a 5.782,50 mq, di cui 3.799,50 mq banchine e piazzali e 1.983,00 mq specchio acqueo;

- l'intervento proposto, di cui è stato chiesto la variazione al contenuto della concessione all'Autorità Portuale di Olbia-Golfo Aranci, non modifica il perimetro e la superficie complessiva della concessione, variando in 3880,08mq la superficie dei piazzali e banchine e in 1902,42 la superficie dello specchio acqueo;

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 Nautica di Puntaldia 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»;
- l'area non rientra all'interno di alcun sito della Rete Natura 2000;
- 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 Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna, ha espresso parere favorevole alla realizzazione delle opere il 17.03.2009, con prot. n° 1405;
- 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 progetto ha ottenuto i pareri favorevoli e autorizzazioni di competenza da parte della Capitaneria di porto di Olbia, Comune di Olbia - settore urbanistica - servizio edilizia privata, Agenzia del Demanio, Agenzia delle Dogane;
- secondo quanto dichiarato dalla Società, ai fini dell'ottenimento dei pareri e nulla-osta propedeutici alla realizzazione dell'opera il progetto è stato contestualmente inoltrato anche all'Autorità Portuale di Olbia Golfo Aranci, per la valutazione della compatibilità rispetto al Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime di cui all'ordinanza 06/2005, allegando gli elaborati richiesti ai sensi dell'art. 24, "Variazioni al contenuto della Concessione" e, inoltre, al Comune di Olbia e per suo tramite all'Ufficio Tutela del Paesaggio, al Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Olbia e alla Provincia di Olbia per l'autorizzazione ai fini della movimentazione dei fondali marini;
- la società Nautica di Puntaldia 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 portuale di Olbia, che in ragione delle sue dimensioni e dell'importanza territoriale è inquadrate tra le competenze – in campo ambientale – del MATTM;

MINIST
DEI
DELL'INDUSTRIA

VALUTATO CHE

- la documentazione prodotta ha analizzato gli strumenti di Programmazione e Pianificazione territoriale e settoriale vigenti, non rilevando incoerenze tra il progetto e tali strumenti;
- l'area interessata dalle opere marittime è esterna al Piano Regolatore vigente del Porto di Olbia, peraltro approvato prima dell'entrata in vigore della normativa sulla VIA; sono in corso le procedure di approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale;
- emerge una piena rispondenza dell'attività nautica e di rimessaggio con la vocazione territoriale dell'area stabilita dalla pianificazione vigente ed in particolare dal Piano Regolatore Industriale di Coordinamento Territoriale redatto dal CINES;
- l'intervento mira a potenziare le strutture a disposizione della società per un migliore e più proficuo inserimento sul mercato diportistico, in linea con la programmazione industriale dell'area 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 Nautica di Puntaldia s.r.l. ha avviato le procedure per l'ottenimento da parte delle autorità preposte delle autorizzazioni e nulla osta necessari per la realizzazione dell'opera;

CONSIDERATO CHE

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- la società Nautica di Puntaldia s.r.l. intende acquistare un travel lift e conseguentemente realizzare un bacino attrezzato che consenta l'alaggio di imbarcazioni fino a 160 t, a fronte delle 65 t attuali.
- la situazione di alaggio tramite travel lift offre una serie di vantaggi:
 - permette di sollevare il carico all'interno della sua struttura senza effetti ribaltanti;
 - l'insieme carico-gru ha il medesimo ingombro, rendendo più agevoli le manovre;
 - permette l'utilizzo dei piazzali in piena libertà e sicurezza.
- attualmente esiste già un bacino travel lift avente dimensioni 7,00 x 18,15 m, spazio utile per ospitare imbarcazioni fino a 65 t, realizzato a ridosso della scogliera esistente adiacente alla banchina in concessione.
- il progetto prevede il rispetto delle prescrizioni previste dalla legislazione e 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; 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'ampliamento dell'attuale bacino travel lift, previa la sua demolizione e ricostruzione, in modo da ottenere un bacino di dimensioni 8,5 x 25,0 m;
- la banchina, sarà realizzata mediante un getto di calcestruzzo in paratia, da effettuarsi su scanno di imbasamento in pietrame o direttamente su roccia; la quota d'imposta del piano d'appoggio del pietrame costituente la fondazione della banchina varia da -2,80 a -3,50 a -4,00 m sul livello del mare;
- i volumi di sbancamento del materiale melmoso sono pari a 85,40 mc e i volumi di sbancamento su sabbia e roccia sono pari a 33,12 mc;

la sequenza cronologica delle operazioni che saranno eseguite prevede:

- demolizione del tratto di banchina esistente, di lunghezza 18,15 m e larghezza 3,00 m, eseguita con mezzo idoneo, fino al raggiungimento della quota di -3,50 m sul livello del mare;
- escavo subacqueo, eseguito con draga stazionaria o altro mezzo idoneo, fino alla quota di -3,50 m sotto il livello del mare, con rimozione di materie sciolte e rocce di qualsiasi natura e consistenza; poiché le curve batimetriche mostrano una profondità media del fondale in quei tratti pari a circa 2,70 m, i sedimenti marini saranno dragati per una profondità media di circa 80 cm. L'operazione coinvolgerà

ENTE DEL MARE
una superficie di m² superiore ai 100 m²;

getto di pietrame a matrice calcarea basaltica o granitica del peso singolo compreso tra 5 e 50 kg, dato in opera per la formazione dello scanno di imbasamento;

- sistemazione e spianamento con pietrisco calcareo da 30/100 mm per il livellamento dello scanno di imbasamento secondo la sagoma prescritta;
- realizzazione della struttura portante della nuova banchina, che manterrà la stessa larghezza (3,00 m) ed avrà una lunghezza superiore (25,00 m), e getto di calcestruzzo per il suo riempimento, di tipo adatto per riempimenti subacquei;
- estensione del piazzale esistente, attraverso la realizzazione di una nuova area, di lunghezza 6,85 m e larghezza 9,50 m, al fine di adattare le sue dimensioni alla lunghezza della nuova banchina. In una parte di questa nuova area, il materiale usato per il riempimento del cassone cellulare costituito dal volume di fondale asportato durante le operazioni di escavo, a seconda dei risultati della caratterizzazione;
- realizzazione della pavimentazione di tipo industriale, con rete elettrosaldata e finitura superficiale al quarzo.
- il tempo stimato per la realizzazione delle opere è pari a 2 mesi;

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 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 e SE, tenendo conto dei relativi fetch, della velocità e 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-Est con un fetch di circa 1,4 miglia. Il calcolo dell'onda è stato condotto considerando condizioni di burrasca forte (vento 25 m/s) 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;
- 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 e del tempo stimato per l'esecuzione delle opere, valutato in soli 2 mesi; non si rilevano incrementi significativi del traffico indotto in fase di esercizio a seguito delle modifiche apportate dal progetto;
- il progetto si presenta completo nella descrizione degli elementi strutturali; le opere sono state conformate alle dimensioni del nuovo travel lift;

- il progetto prevede limitate attività di dragaggio e movimentazione dei fondali, per la quale è stata chiesta l'autorizzazione all'ufficio provinciale competente;

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

- dal punto di vista geologico, l'ossatura dell'area di indagine è costituita da un basamento paleozoico granitico al di sopra del quale si rinvencono depositi sedimentari costituiti, nella parte emersa, dai depositi dei letti fluviali attuali e da coltri pedogenizzate mentre, nella parte sommersa, prevalgono sedimenti limo sabbioso-argillosi poco o nulla consistenti nerastri, sabbie limose poco addensate nerastre, nonché da termini intermedi delle suddette categorie; localmente si rinvencono modestissimi spessori di sabbie di spiaggia, incoerenti, di colore rosato;
- la realizzazione dell'intervento genera una lieve modifica della linea di costa, di 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 in corso di svolgimento da parte della 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;

Paesaggio e beni culturali

- la documentazione consegnata include la relazione paesaggistica, ove si rilevano i seguenti obiettivi di intervento ai fini della tutela della qualità paesaggistica dell'area:
 - la struttura in ampliamento dovrà essere adatta alla natura e al carattere dei luoghi;
 - la percezione visiva del contesto non dovrà peggiorare al termine dei lavori;
 - l'ampliamento dell'attività non dovrà produrre danni al funzionamento territoriale;
 - al termine dei lavori la qualità paesaggistica complessiva del territorio non dovrà essere peggiorata;
- a tal fine, le linee di indirizzo e sviluppo progettuale hanno previsto la tipologia della banchina e l'altezza della stessa identica a quella esistente, per garantire la permanenza dello skyline percettivo esistente, e materiali, finitura esterna e colorazione delle pareti della nuova struttura medesime a quelle esistenti;
- la percezione visiva dal lato mare rimarrà inalterata anche dopo l'intervento, visto l'incremento dimensionale ridotto; il sistema di contesto da tale punto di vista risulta stabile, ovvero in grado di assorbire l'incremento della attività antropiche previste, mantenendo inalterato il proprio livello di funzionalità ecologica e sostenibilità ambientale;
- gli accorgimenti adottati intendono assicurare il mantenimento della qualità complessiva del paesaggio, inserendosi 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;
- 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, in quanto la sola modifica introdotta dal progetto riguarda il tonnellaggio e le dimensioni delle imbarcazioni che potranno accedere al cantiere a seguito della realizzazione del progetto;
- 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;
- data l'ubicazione del cantiere in zona 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, anche in considerazione delle attività di mitilicoltura presenti nel Golfo di Olbia;

VALUTATO CHE

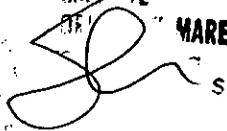
- si tratta della realizzazione di un'opera di ridotta consistenza, la cui configurazione planimetrica non si discosta in maniera significativa dalla situazione attuale;
- complessivamente la proposta progettuale risulta adatta al carattere dei luoghi, tale da non produrre danni al funzionamento territoriale 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 proposte 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 Nautica di Puntaldia 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 Nautica di Puntaldia 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 nel Golfo di Olbia;
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. 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;
8. la società Nautica di Puntaldia 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;
9. restano ferme le determinazioni che potranno essere assunte in sede di adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale.



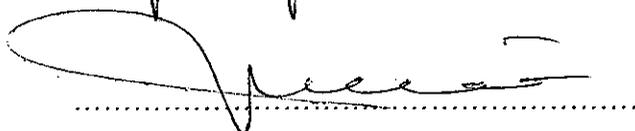
Presidente Claudio De Rose



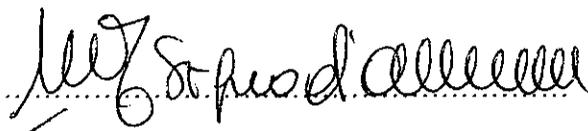
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



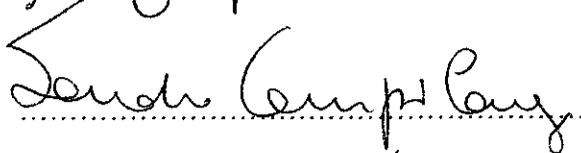
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)



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



Avv. Sandro Campilongo (Segretario)



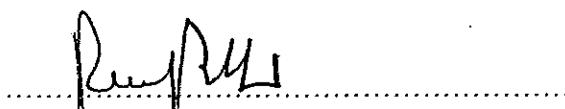
Prof. Saverio Altieri



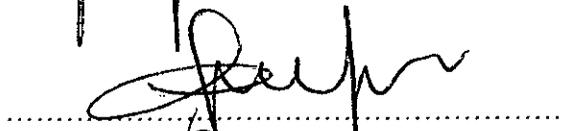
Prof. Vittorio Amadio



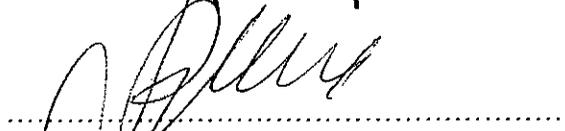
Dott. Renzo Baldoni



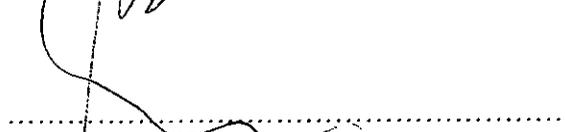
Prof. Gian Mario Baruchello



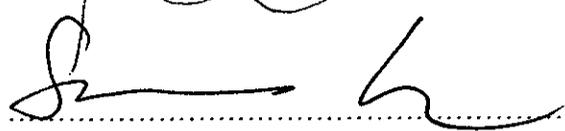
Dott. Gualtiero Bellomo



Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino

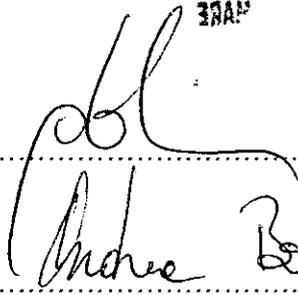


Ing. Eugenio Bordonali

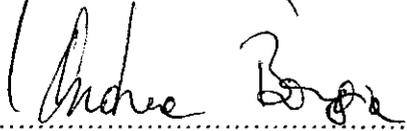
ASSENTE



Dott. Gaetano Bordone



Dott. Andrea Borgia



Prof. Ezio Bussoletti



Ing. Rita Caroselli



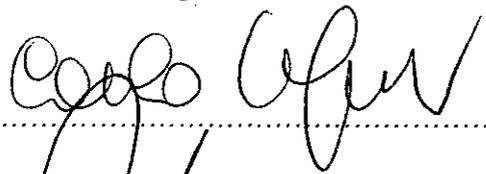
Ing. Antonio Castelgrande



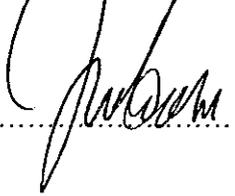
Arch. Laura Cobello



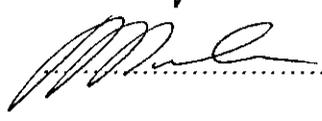
Prof. Ing. Collivignarelli



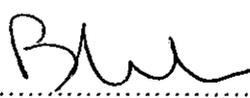
Dott. Siro Corezzi



Dott. Maurizio Croce



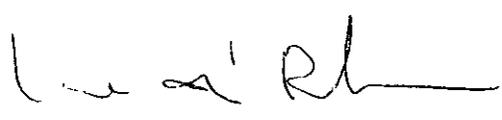
Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno



Ing. Chiara Di Mambro



Avv. Luca Di Raimondo



Dott. Cesare Donnhauser



Ing. Graziano Falappa



Prof. Giuseppe Franco Ferrari

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Prof. Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

ASSENTE

ASSENTE

Ing. Mauro Patti

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

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Francesca Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Arch. Giuseppe Venturini

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani

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

La presente copia fotostatica composta
di n° 6 (SEI) fogli è conforme al
suo originale. 16 OTT. 2009
Roma, li