



Ministero della Transizione Ecologica

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

SOTTOCOMMISSIONE VIA

Parere n. 428 del 25 febbraio 2022

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>“Progetto di adeguamento dello scalo di alaggio nel Cantiere Navale della Marina di Porto Cervo.”.</p> <p>ID_VIP: 7743</p>
Proponente:	<p>Porto Cervo Marina S.r.l.</p>

La Sottocommissione VIA

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

-il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “*Norme in materia ambientale*” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*) e ss.mm.ii.;

-i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la transizione ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il D. Lgs. n. 152/2006, come novellato dal il D. Lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
 - l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi*” (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall’art. 22 del D. Lgs. n. 104 del 2017 e in particolare All. IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all’articolo 19*” e All. V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all’art. 19*”;

- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n. 120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”;
- le Linee guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening - (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU)*” e in generale le Linee guida della Commissione Europea “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”.

DATO ATTO che:

- la società Porto Cervo Marina s.r.l. con pec del 25/11/2021 ha presentato istanza di verifica di assoggettabilità a VIA, ai sensi dell’art. 19 del D. Lgs. n. 152/2006, per il “*Progetto di adeguamento dello scalo di alaggio nel Cantiere Navale della Marina di Porto Cervo*”.
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot. n. MATTM/132191 in data 26/11/2021;
- la Divisione con nota prot. n. MATTM/139252 del 13/12/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. n. CTVA/5984 in data 14/12/2021 ha comunicato al Proponente ed alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell’art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell’autorità competente;
- ai sensi dell’art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con la citata nota prot. n. MATTM/139252 del 13/12/2021, ha comunicato alle Amministrazioni ed agli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione;

DATO ATTO che la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto proposto rientra tra le tipologie elencate nell’Allegato II bis alla parte II del D. Lgs. n. 152/2006 al punto 2.b - *Porti e impianti portuali marittimi*.

CONSIDERATO che:

ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell’art. 1, comma 1 bis della l. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci;

CONSIDERATO che

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in:
 - Inquadramento territoriale
 - Planimetrie: pianta stato di fatto con sondaggi, stato di fatto, demolizioni costruzioni, di progetto
 - Sezioni: stato di fatto, demolizioni costruzioni, di progetto, di progetto con travel
 - Relazione tecnica, Documentazione fotografica
 - Relazione paesaggistica
 - Studio Preliminare Ambientale

TENUTO CONTO delle osservazioni pervenute:

- Osservazione della Regione Sardegna con nota acquisita al prot., n. MiTE/0006704 del 20/01/2022;

EVIDENZIATO che:

Le motivazioni tecniche della scelta progettuale sono sintetizzabili nella necessità di adeguare il sistema di alaggio e varo all'interno delle aree in concessione al fine di una maggiore e migliore operatività nel cantiere. A tal fine si prevede la rimozione della struttura su rotaie del vecchio scalo di alaggio, che consentiva operazioni fino a 20 ton. e la sostituzione con un sistema di alaggio costituito da un *travel lift* da 140 ton, già in possesso del cantiere navale, ma che al momento non può operare al massimo della capacità poiché lo scalo *travel lift* esistente consente l'alaggio di imbarcazioni con lunghezza massima di 20 metri.



EVIDENZIATO inoltre che:

- 1) la verifica è effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006, tenuto conto, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;

- 2) gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto e alle caratteristiche dell'impatto sono così sintetizzabili.

RILEVATO che con riferimento alla documentazione presentata:

in ordine all'inquadramento territoriale del progetto, alla coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione esistenti e ai vincoli presenti nell'area di intervento

Sono stati presi in considerazione i seguenti strumenti di programmazione e pianificazione:

- Piano Paesaggistico Regionale della Regione Sardegna;
- Piano Urbanistico Provinciale – Piano Territoriale di Coordinamento delle Province di Sassari e Olbia-Tempio (ormai accorpata a Sassari);
- Piano di Fabbricazione del Comune di Arzachena;
- Pianificazione regionale sulla portualità turistica e cantieristica;
- Piani Generale, Regionale e Provinciale dei Trasporti
- Piano Regionale del Turismo;
- Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico.

Piano Paesaggistico Regionale della Regione Sardegna: l'intervento ricade in una zona di cantieristica esistente secondo le norme delle zone D3 del regolamento edilizio del Comune di Arzachena. Le banchine esistenti sono state autorizzate prima dell'entrata in vigore del Piano Paesaggistico Regionale e risulta comunque coerente con i suoi obiettivi.

Piano Urbanistico Provinciale (P.U.P.) – Piano Territoriale di Coordinamento delle Province di Sassari e Olbia-Tempio (ormai accorpata a Sassari): il PUP non detta particolari norme riferibili al caso in esame.

Piano di Fabbricazione del Comune di Arzachena: l'area oggetto di interesse è un'area demaniale marittima in concessione, limitrofa ad area privata classificata come Zona D3 Cantieri portuali esistenti nel Pdf del Comune di Arzachena.

Pianificazione regionale sulla portualità turistica e cantieristica: l'Amministrazione Regionale non ha ancora elaborato un piano organico per la portualità, ma con alcune deliberazioni della Giunta Regionale (la prima n° 35/24 dell'11.08.1983 e le successive del 1984, 1986, 1987 e 1989) si è limitata a stabilire i criteri di classificazione dei porti di 1° e 2° livello.

Analisi della cantieristica da diporto nel Nord Sardegna e Comune di Arzachena: la Marina di Porto Cervo, con il presente progetto di adeguamento, intende dare impulso alla possibilità di incremento delle maestranze specializzate nel settore della nautica.

Piani Generale, Regionale e Provinciale dei Trasporti: il piano regionale dei trasporti non entra nel merito delle problematiche relative alle attività di cantieristica, limitandosi a dare indirizzi per il trasporto con particolare riferimento ai porto commerciali e grandi aree industriali; il piano provinciale prevede la creazione di una rete di percorsi turistici che interessi non solo le aree localizzate lungo le coste, ma le aree limitrofe al fine di consentire la valorizzazione delle risorse ambientali e culturali diffuse nel territorio.

Piano Regionale del Turismo: il piano mira allo sviluppo di politiche di marchio, di territorio e di prodotto, non legate esclusivamente al turismo balneare, ma basate sulla tipicità e sull'integrazione coordinata di più prodotti turistici (costa, entroterra, nautica, archeologia, parchi, sport).

Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico: l'area di intervento ricade nell'ambito territoriale del Sub-bacino Liscia, che si estende per 2.253 km² del territorio regionale; l'esame della cartografia del P.A.I. evidenzia che l'area in esame non è tra quelle perimetrate a rischio e/o pericolosità idraulica o a rischio di frane.

Regime vincolistico (vincoli paesaggistici ed ambientali): quanto attiene alle aree vincolate ai sensi del D. Lgs. n. 42/2004 il parere sarà richiesto; per quanto attiene alle aree naturali protette, l'area di intervento non è contermina a zone di protezione, ma si trova in un'area portuale pianificata, a distanza di alcune miglia e non interferisce con le misure di protezione delle suddette aree protette.

Per quanto concerne l'elenco delle autorizzazioni e dei nulla osta ottenuti, il Proponente comunica che la pratica è in fase di istruttoria presso il S.U.A.P.E. (Sportello Unico per le Attività Produttive e per l'Edilizia) Sardegna, codice pratica 00072710908-23062021- 1140.333642, del 16/09/2021, con la quale sono richiesti i pareri di competenza dei vari Enti.

Per quanto concerne la complementarietà dell'opera con il Quadro Programmatico, dall'analisi dei diversi Piani le opere in progetto non contrastano con nessuno degli indirizzi nazionali e regionali anche in considerazione delle limitate dimensioni dell'intervento e che non sono interessate aree a terra o fondali naturali liberi, poiché l'intervento è già all'interno di uno scalo con basamento in cls. A conclusione di quanto riassunto in merito alle relazioni esistenti fra l'opera progettata e gli atti di programmazione e pianificazione, territoriale e settoriale, il Proponente evidenzia la coerenza e la compatibilità dell'intervento con tutte le loro linee essenziali.

in ordine al quadro progettuale

Premessa

La soluzione progettuale, consentirà di operare con maggiore celerità per l'alaggio e il varo di *yacht* fino a 35 metri di lunghezza senza dover seguire procedure con tempistiche lunghissime come quelle previste per la scala mobile anfibia.

L'intervento avverrà all'interno delle aree già in concessione senza variazioni delle superfici globali in concessione.

L'attuale bacino dove è localizzato lo scalo passerà da una larghezza di 11 metri a una di 8 metri e la lunghezza operativa diventerà di 30 metri. Il basamento avverrà con le creazioni di una via di corsa in cls posizionata nello scalo esistente che presenta basamento in cls di spessore pari a 1.10 m per tutta la sua superficie.

Stato di fatto

L'area interessata dall'intervento è localizzata nell'area portuale e cantieristica della Marina di Porto Cervo, in area demaniale marittima concessionata, dove insiste il cantiere navale. Attualmente il cantiere navale rappresenta una delle poche realtà che si occupa di assistenza alaggio e varo di imbarcazioni nel Comune di Arzachena.

Scelta fra le alternative

Alternativa 0

L'alternativa zero lascerebbe il sito nell'attuale situazione con una offerta minore e contenuta rispetto al progetto, senza sfruttare al meglio le notevoli potenzialità del sito in termini di offerta nautica, anche in funzione delle attuali esigenze di mercato. L'intervento è migliorativo poiché nel caso di opzione Zero l'alaggio sarebbe effettuato in altri cantieri e l'imbarcazione sarebbe trasportata con carrelli nell'ambito della strada consortile con problemi legati al blocco del traffico e problematiche di sicurezza.

Alternative di localizzazione

Non esistono alternative di localizzazione poiché le opere sono all'interno dell'area di cantiere già esistente, all'interno di un sistema portuale consolidato, con facile accesso via mare e via terra e senza criticità ambientali poiché consistente su aree nautiche non incidenti su fondali marini.

Alternative di progetto

La soluzione proposta è realizzabile solo con il leggero restringimento della banchina esistente e l'unica alternativa sarebbe la completa demolizione dello scalo di alaggio e la costruzione di una banchina ex novo con impatti superiori.

Studi preliminari eseguiti

Sono stati effettuati lo Studio meteomarinario, lo studio della natura dei fondali e della dinamica litoranea; per quanto attiene al primo studio, pur cautelativamente considerando l'evento peggiore di 60 nodi da W e 45 nodi da N-S e ESE, l'area di intervento si trova nel bacino interno della Marina e pertanto completamente ridossata dal moto ondoso; per quanto attiene al secondo studio, data la conformazione rocciosa, la scarsa presenza di sabbia e soprattutto la protezione naturale del paraggio rispetto alle onde provenienti dal mare aperto, il moto ondoso non è in grado di innescare fenomeni di trasporto litoraneo. Le opere proposte non avranno dunque, secondo il Proponente, alcun impatto sulla stabilità del litorale, che è in una situazione di sostanziale equilibrio.

Descrizione del progetto

Il progetto di adeguamento consiste nella:

- rimozione della vecchia struttura dello scalo anfibio;
- restringimento del bacino da metri 11 a 8 m metri di larghezza;
- adeguamento lunghezza bacino del bacino a circa metri 30;
- sistemazione zona interna scalo e adeguamento canalette raccolta acque.
-

I lavori previsti saranno svolti all'interno del bacino portuale e prevedono il restringimento del bacino mediante la realizzazione di una struttura in calcestruzzo che ingloberà la via di corsa in cls esistente sul lato est, posata sul basamento esistente in calcestruzzo che ha uno spessore di circa 1 metro e poggia direttamente su roccia come da sondaggi allegati. Non si prevedono modifiche alle quote di banchina. Nella zona più interna dello scalo è prevista la demolizione di una parte del basamento in cls dello scivolo allo scopo di incrementare leggermente la batimetria della parte finale dello scalo. La demolizione riguarderà solo la parte centrale del basamento in cls. Il materiale proveniente dalle demolizioni circa mc sarà riutilizzato per la colmata della parte interna dello scalo che verrà portato in avanti di circa 28 metri.

Le fasi di realizzazione dell'intervento possono così riassumersi:

1. allestimento del cantiere e preparazione delle aree per accoglimento provvisorio dei materiali provenienti dallo smontaggio e rimozione scalo mobile;
2. posa di panne galleggianti nella testata dell'attuale scalo per la fase di demolizione e getto calcestruzzo all'interno dello stesso;
3. demolizioni parziali del fondo dello scalo;
4. esecuzione della demolizione del cls con escavatore montato su natante o da terra;
5. posa di casseforme metalliche e getto dei blocchi di fondazione per mezzo di autobetoniera e pompa da banchina;
6. getto di calcestruzzo per realizzazione solette passanti in c.a.;
7. esecuzione dei lavori di arredo con bitte, paraspigolo travel e finiture varie.

La cantierizzazione prevede una durata di sette settimane e per ognuna il Proponente riporta le fasi lavorative considerate, i macchinari impiegati, le attività previste e le quantità previste.

Organizzazione del cantiere

Area di cantiere

Nell'area di cantiere, sita all'interno del Cantiere navale esistente della Marina di Porto Cervo saranno ubicati i piccoli prefabbricati di servizio al cantiere. L'accesso al cantiere avviene direttamente dalla strada consortile a monte del lotto e nel cantiere si prevede la realizzazione di ulteriori percorsi per il movimento dei mezzi e l'adozione di percorsi preferenziali pedonali. Saranno adottate tutte le misure per evitare interferenze al transito dei mezzi che potrebbero verificarsi in fase di esecuzione delle opere.

Logistica di cantiere

L'attrezzatura del cantiere comprenderà un piccolo prefabbricato con un vano per ufficio, i servizi igienici e gli spogliatoi per i sommozzatori sono disponibili presso il cantiere limitrofo.

Nell'area di piazzale limitrofa alla banchina sarà delimitata una zona pavimentata e opportunamente isolata sui lati per il contenimento temporaneo di materiale di demolizione in attesa di riutilizzo o parziale trasporto in discarica autorizzata.

I piccoli accumuli di residui di lavorazioni (tavole, carta, materie plastiche di rivestimento o protezione materiali, ecc.) saranno smaltiti mediante il loro trasporto alle pubbliche discariche da ditte specializzate autorizzate.

Utilizzo di risorse naturali e materie prime

Sono previsti:

- circa 28 m³ di escavi subacquei in cls;
- l'utilizzo complessivo di 382 m³ di calcestruzzo preconfezionato;
- l'utilizzo in cantiere di 5.454 kg di acciaio per c.a.;
- sabbia, bitte e rete elettrosaldata.

Emissioni e produzione di rifiuti

Durante i lavori saranno adottati tutti i possibili accorgimenti per evitare lo spargimento di idrocarburi e residui delle lavorazioni alle imbarcazioni nelle acque portuali e in mare, in ogni caso durante le lavorazioni con i mezzi marittimi saranno disposte panne galleggianti e l'impresa dovrà essere dotata di materiali assorbenti (cuscini o fogli assorbenti) o altri prodotti chimici tipo "*Pristine Sea*" (*Marine Sistem USA*) che assorbano e neutralizzino gli idrocarburi, consentendone poi la rimozione meccanica.

Non si prevede alcuna produzione di rifiuti in fase di cantiere mentre in fase di esercizio per gli oli esausti imbarcazioni nel cantiere esistente è presente un punto di stoccaggio con contratto di smaltimento; le acque oleose, sia provenienti in prevalenza dal lavaggio delle imbarcazioni sia le acque di sentina sono smaltite mediante impianto di raccolta collegato a un impianto di disoleazione prima dello scarico nella fognatura pubblica; le acque prima pioggia saranno recapitate in fognatura previo trattamento; per i rifiuti solidi una stazione di raccolta esiste nell'area dell'attuale cantiere; così come per le batterie una stazione di raccolta e dislocata all'interno del cantiere; per i liquami delle imbarcazioni, sia le acque nere prodotte dalle imbarcazioni, si prevede lo svuotamento e pulitura a terra, da ubicare in corrispondenza dei servizi igienici e lo svuotamento tramite sistema a depressione nell'impianto da ubicare in banchina; i liquami trattati saranno recapitate in fognatura mentre i rifiuti provenienti dalle manutenzioni saranno conferiti nelle discariche o depositi consortili autorizzati.

Tecniche di realizzazione

Sono descritte le tecniche di esecuzione delle opere per i lavori marittimi. Laddove possibile si cercherà di eseguire le lavorazioni da terra in modo non creare turbativa alle operazioni portuali circostanti. Il Proponente precisa che, a ogni buon conto di prevedere la realizzazione o nel periodo di febbraio- aprile oppure alla fine della stagione nel periodo ottobre- dicembre.

Scavi in acqua

Per quanto concerne lo scavo subacqueo, che corrisponde alla demolizione del calcestruzzo previo ottenimento dell'autorizzazione provinciale ai sensi dell'Art. 109 del D. Lgs 152/06, questo sarà eseguito con escavatore e i materiali saranno riutilizzati in colmata sempre alla radice del bacino.

Le operazioni di escavo saranno eseguite con estrema cautela e con l'adozione di idonei accorgimenti in modo che non avvengano fenomeni di trasporto e diffusione dei sedimenti fini.

Durante tutte le operazioni di demolizione e dei getti il bacino interessato dai lavori sarà protetto da una barriera galleggiante che eviterà l'espansione nelle aree portuali limitrofe del materiale in sospensione ancorché tali fenomeni possono essere considerati in via residuale.

Getti in calcestruzzo per muri di banchina e solette

La formazione della nuova via di corsa del travel sarà eseguita:

- per la parte immersa con getto di calcestruzzo cementizio Rck 45N XS2, versato in acqua con tubo a tramoggia o pompa, entro paratie stagne metalliche, impiantate sul fondo dello scalo e ancorate alla via di corsa esistente in c.a.;
- per la parte emersa con getto di calcestruzzo cementizio della classe Rck 45 XS3 entro casseforme.

Sistemazione parte interna bacino

Si prevede la realizzazione di una pavimentazione, dello spessore finito di 10 cm, eseguito sul letto di sabbia opportunamente costipata posato su riempimento con calcestruzzo proveniente dalla demolizione parziale della piattaforma scalo.

Attività che caratterizzano l'esercizio dell'opera

L'attività sulla banchina e sui piazzali è prevista per l'intero arco dell'anno con prevalenza di operazioni di alaggio e varo da marzo a ottobre.

Le attività che si svolgono normalmente nel cantiere di cui la banchina fa parte comprendono:

- alaggio e varo delle imbarcazioni per lavori di manutenzione annuale;
- alaggio delle imbarcazioni a fine stagione per il rimessaggio nel capannone o nel piazzale;
- esecuzione dei lavori di manutenzione alle imbarcazioni;
- varo delle imbarcazioni ad inizio stagione.

Manutenzione delle opere

Per la conservazione dell'opera in piena efficienza è prevista l'effettuazione di una serie di controlli e operazioni di manutenzione, sia ordinaria sia straordinaria, che saranno riportati in apposito fascicolo dell'opera (ex D.lgs. 81/08).

Rischio di incidenti

Per minimizzare i rischi di incidenti durante le lavorazioni, queste saranno eseguite secondo piani di lavoro e procedure, nel rispetto di quanto disposto dalla normativa specifica sulla sicurezza nei luoghi di lavoro e nei cantieri mobili (T.U sulla sicurezza di cui al D.lgs. 9 aprile 2008, n°81 e successive modifiche ed integrazioni). È prevista la predisposizione di apposito PSC e notifiche preliminari presso gli enti preposti. Per la fase di esercizio valgono le prescrizioni della norma di settore.

in ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale e alle misure di mitigazione previste

Aspetti antropici e uso del suolo

Tutta l'area limitrofa a quella interessata dall'intervento in progetto è classificata come area cantieristica portuale ed è caratterizzata da un intenso intervento antropico; l'ambito di realizzazione è infatti all'interno dell'area portuale della marina di Porto Cervo.

Aspetti geomorfologici e idrogeologici

Sono descritti l'assetto geomorfologico (morfologia fortemente accidentata in cui i processi costieri da una parte e quelli di alterazione su rocce granitiche e successivamente la rielaborazione da parte delle acque meteoriche dall'altra giocano ruolo predominante) e l'inquadramento geologico marino (caratterizzato dalla presenza di depressioni che sulla base dell'interpretazione dei profili sismici (*SubBottomProfiler* – Campagne "Placers"), sono attualmente colmate da sedimenti olocenici e localizzate principalmente in corrispondenza delle insenature, la cui genesi è di natura tettonica).

Inquadramento climatico

Sono descritti i dati di temperatura e di piovosità ricavati prendendo in considerazione i dati meteorologici rilevati nella stazione termometrica di Olbia. È stata eseguita anche un'analisi della stagionalità dei venti.

Atmosfera: qualità dell'aria

Stato attuale

Nella microarea oggetto di interesse non si dispone di dati ufficiali relativi alla qualità dell'aria e il Proponente ha fatto riferimento ai dati pubblicati dall'ARPAS, Servizio Tutela dell'Atmosfera e del Territorio, per poter pervenire ad una caratterizzazione dello stato attuale ambientale o ex ante e poter stabilire eventuali modificazioni che possono avvenire in essa, concludendo che la situazione appare nella norma per tutti gli inquinanti monitorati e a ogni buon conto il Proponente ritiene che l'intervento non incida in nessun modo sulla qualità dell'aria.

Impatti in fase di costruzione

Microclima

Secondo il Proponente, l'adeguamento dello scalo non è tale da creare alcuna modificazione né sul flusso ventoso all'interno della cala né su altri fattori climatici (temperatura, umidità relativa, ecc).

Qualità dell'aria

L'impatto sull'atmosfera può essere determinato dalla variazione della qualità dell'aria e causa dell'emissione di polveri e inquinanti dovuti al traffico degli automezzi utilizzati per il trasporto di attrezzature e materiali e ai macchinari di cantiere e a quelli di trasporto in transito lungo le strade interne all'area da cantiere.

Secondo il Proponente si tratta di impercettibili emissioni, legate ad un periodo transitorio, molto circoscritte come area di influenza, che non arrecheranno alcuna perturbazione significativa all'ambiente e alle attività antropiche; le stesse saranno tenute il più possibile sotto controllo attraverso l'applicazione di buone pratiche.

Impatti in fase di esercizio

Microclima

L'intervento, non è tale da determinare modifiche significative al microclima.

Qualità dell'aria

Non si prevede un aumento di emissioni inquinanti derivanti dai gas di scarico dei motori delle imbarcazioni e del *travel-lift* e di fatto, secondo il Proponente, non è apportata nessuna sostanziale modifica rispetto alla situazione esistente.

Ambiente idrico

Stato attuale

Acque superficiali

L'area piccola, sottesa dalla cala in esame, non è interessata da corpi idrici significativi.

Acque sotterranee

Il complesso acquifero sottostante il territorio non è interessato da possibili squilibri che possono essere determinati dall'intervento.

Acque marine

Il fondale marino, all'esterno dell'imboccatura del porto, è costituito da una base di rocce granitiche e metamorfiche ricoperte, per uno spessore variabile, da sedimento sabbioso grossolano. Data la conformazione rocciosa, la scarsa presenza di sabbia e soprattutto la protezione naturale del paraggio rispetto alle onde provenienti dal mare aperto, il moto ondoso non è in grado di innescare fenomeni di trasporto litoraneo. Le temperature delle acque mostrano valori minimi intorno a 14°C nei mesi invernali e valori massimi, intorno ai 26,5°C, nel mese di agosto. La concentrazione di ossigeno disciolto ha un andamento inversamente proporzionale alla temperatura, essendo massimo nei mesi invernali e minimo in quelli estivi.

Impatti in fase di costruzione

Acque superficiali

La realizzazione delle opere non interferirà con i corpi idrici superficiali, né darà luogo a deviazione o a sbarramenti dei corsi d'acqua e/o a variazioni dei deflussi. Il piccolo ampliamento prevede di lasciare nella via di corsa una parte "a giorno" che consente il ricircolo dell'acqua senza creare un effetto sbarramento.

Acque marine

L'impatto delle opere in fase di costruzione potrebbe essere causato da:

- ricaduta di polveri e inquinanti dovuti al transito dei mezzi lungo le strade interne dell'area del cantiere;

- l'eventuale attività di escavazione o demolizione nello specchio acqueo con refluentamento dello stesso nelle aree predisposte del piazzale antistante e trasporto in discarica del materiale non riutilizzabile;
- getti subacquei;
- eventi accidentali.

La produzione di polveri dovute al transito dei mezzi l'impatto secondo il Proponente può ritenersi sostanzialmente nulla poiché i mezzi si muoveranno su piazzali pavimentati e i prodotti trasportati sono prodotti finiti quali calcestruzzo, né è previsto l'utilizzo di elementi litoidi derivanti da scavi che possono determinare polveri, come non sono previsti sversamenti in mare e, pertanto, non si prevedono sospensioni nell'acqua e conseguentemente l'impatto indiretto sull'ecosistema marino. (Tutte le opere avverranno su basamento esistente).

La diffusione di eventuali sedimenti sollevati e portati in sospensione durante la movimentazione, sarà contenuta con opportune procedure di contenimento, quali barriere galleggianti e chiusura del bacino esistente. Saranno adottati, inoltre, tutti i possibili accorgimenti per evitare eventuali rilasci generati da sversamenti accidentali di idrocarburi o materiali del genere.

Impatti in fase di esercizio

Acque superficiali

L'esercizio dell'attività di alaggio e varo non interferirà con i corpi idrici superficiali.

Acque marine

Il Proponente ritiene che la variazione degli impatti rispetto alle attività esistenti sia sostanzialmente nulla, anche perché il cantiere esercita già un controllo al fine di evitare sversamenti in mare di liquami o acque di sentina. Gli oli esausti sono raccolti nel cantiere in appositi contenitori che vengono sigillati e consegnati al consorzio degli oli usati (con registrazione in apposito libro di carico e scarico).

Suolo e sottosuolo

Stato attuale

La formazione superficiale che interessa l'area piccola d'intervento all'imboccatura del porto è rappresentata da depositi eluviali, che hanno assunto l'aspetto di un sabbione di tipo arcuato a matrice prevalentemente quarzosa, derivante dall'alterazione della roccia del basamento e localmente da una copertura sedimentaria rappresentata da alluvioni attuali e/o recenti (sabbie medio-fini).

Impatti in fase di costruzione

Geomorfologia/suolo/fondale marino

L'impatto delle opere va analizzato per i potenziali effetti a seguito di:

- occupazione suolo per aree di cantiere;
- attività di escavazione del materiale sciolto o demolizioni nell'ambito dello specchio acqueo;
- getto di calcestruzzo fuori acqua.

Poiché l'installazione del cantiere avverrà su aree pavimentate e non si prevedono movimentazioni di terra tali da comportare una modificazione della componente esaminata, il Proponente ritiene di poter considerare complessivamente l'impatto sulla componente geomorfologica costiera trascurabile, in relazione alla natura del fondale caratterizzato da uno strato cementato su roccia con presenza di limitato e parziale strato di sedimento 5-10 cm variabile in funzione delle correnti.

Dinamiche del trasporto litoraneo

Le attività previste non sono in grado di modificare le modalità l'idrodinamismo e le circolazioni all'interno dello specchio acqueo, non incidendo sulla dinamica del trasporto solido in relazione alla conformazione rocciosa e scarsa presenza di sabbia del fondale e soprattutto alla protezione naturale

del paraggio rispetto alle onde provenienti dal mare aperto e al fatto che il moto ondoso che si genera non è in grado di generare fenomeni di trasporto litoraneo.

Destinazione d'uso del suolo

L'area oggetto dell'intervento ricade all'interno del cantiere navale di Porto Cervo nella zona classificata dal Piano Regolatore Industriale, come zona cantieri esistenti, ove sono consentite esclusivamente le attività di tipo produttivo e di lavorazione e assistenza nel settore della nautica, servizi ad affini. L'adeguamento del bacino è compatibile la destinazione d'uso attuale, e rappresenta un completamento funzionale delle infrastrutture esistenti.

Impatti in fase di esercizio

Geomorfologia/suolo/fondale marino

In fase di esercizio non sono previste attività che incidano sulla geomorfologia del sito.

Dinamiche del trasporto litoraneo

Le opere in progetto non modificando le modalità di propagazione del moto ondoso all'interno di due banchine esistenti, non incide sulla dinamica del trasporto solido.

Destinazione d'uso del suolo

La realizzazione delle opere non modifica la destinazione d'uso attuale.

Fauna

Stato attuale

Nell'area piccola oggetto di studio la fauna attualmente presente è quella tipica della Sardegna settentrionale che, a causa della sottrazione, frammentazione ed alterazione di habitat determinata dalle attività antropiche e dall'uso specifico del territorio risulta praticamente assente.

Invertebrati

Gli invertebrati sono presenti in tutti gli ambienti con diverse specie ed in ognuno di essi svolgono un ruolo primario all'interno delle catene alimentari.

Anfibi

Nelle aree naturali limitrofe al di fuori delle aree di intervento non antropizzate c'è la possibilità di presenza di anfibi anuri di seguito riportati: *Discoglossu sardus*, *Hyla Sarda*, *Bufo viridis*.

Rettili

Le specie di rettili presenti nell'area piccola sono quelle tipiche diffuse nella macchia, nei coltivi, nei prati, nei terreni sassosi e nelle vicinanze degli insediamenti antropici. Tra queste le più comuni sono: *Testudo hermanni*, *Tarentula mauri tanica*, *Hemidactylus turcicus*, *Phyllodactylus turcicus*, *Algyroides fitzingeri*, *Pordacis sicula*, *Pordacis tiligueta*.

Uccelli

Nelle aree a contorno verso l'entroterra l'avifauna è estremamente varia per la presenza di macchia mediterranea, ambienti rupicoli, acquatici, agricoli ed urbanizzati e da zone di transizione inserite nell'area vasta. Le specie sono comunque legate alla macchia mediterranea ed alle zone agricole, mentre risultano ridotte le popolazioni di uccelli rapaci, come sempre avviene nelle zone a forte incidenza antropica.

Mammiferi

La consistenza nell'area interessata dallo studio è piuttosto limitata a causa della sottrazione, frammentazione e alterazione degli habitat disponibili per le specie animali e per i disturbi causati dalle attività antropiche presenti dovute al turismo. Si nota l'assenza soprattutto delle specie più sensibili alle alterazioni e degrado dell'ambiente e di quelli oggetto di caccia. Le specie presenti più rappresentative e diffuse, seguendo un ordine sistematico sono: *Rhinolophus ferrumequinum*, *Myotis myotis*, *Plecotus auritus*, *Pipistrellus pipistrellus*, *Erinaceus europaeus*, *Lepus capensis*, *Eliomys quercinus*, *Apodemus sylvaticus*, *Rattus rattus*, *Mus musculus*.

Impatti in fase di costruzione

Anfibi e rettili

Il Proponente ritiene di poter escludere che la realizzazione dell'opera in oggetto possa interferire con gli habitat o creare disturbi a tali specie.

Avifauna

Gli impatti sull'avifauna riguardano la comunità ornitica che frequenta l'area piccola di intervento possono considerarsi, per il Proponente, nulli.

Fauna dell'ambiente marino e costiero

La valutazione complessiva dell'impatto sulla componente in fase di costruzione è, secondo il Proponente, nullo, non essendoci elementi faunistici di interesse nell'area in esame e costituendo, comunque, il contenimento delle emissioni sonore secondo le normative di legge, un efficace fattore di controllo del rumore.

Impatti in fase di esercizio

Anfibi e rettili

La valutazione complessiva dell'impatto su anfibi e rettili in fase di esercizio è, secondo il Proponente, nullo, in quanto si esclude che l'esercizio dell'opera in oggetto possa determinare sottrazione e/o frammentazione di habitat di alimentazione o creare disturbi a tali specie.

Avifauna

Durante la fase di esercizio non si ha sottrazione né frammentazione di habitat di alimentazione e di riproduzione in considerazione del fatto che nel sito di intervento, fortemente antropizzato, le specie in esame non trovano le condizioni ideali per riprodursi e alimentarsi e che comunque potranno frequentare le vicine aree naturali e protette.

Fauna dell'ambiente marino e costiero

Durante la fase di esercizio non si ha sottrazione e/o frammentazione di habitat per alcuna specie marina, in considerazione del fatto che il fondale costiero all'interno della darsena presenta una biodiversità ridotta a causa della scomparsa della *Posidonia oceanica*. Inoltre, secondo il Proponente, va considerato il contesto già antropizzato, caratterizzato dalla presenza di infrastrutture portuali e traffico diffuso, fonte di disturbi acustici, sul quale l'esercizio della nuova struttura non arrecherà significativi *stress* acustici verso quelle specie che saltuariamente transitano nel sito.

Flora e vegetazione

Stato attuale

L'intervento ricade all'interno di un lotto edificato privo di flora e vegetazione naturale.

Impatti in fase di costruzione

In virtù della assenza di elementi vegetazionali e floristici nell'area piccola di intervento, le opere proposte avranno un impatto *nullo* sulla componente esaminata.

Impatti in fase di esercizio

Durante l'esercizio non si ha asporto di vegetazione e l'impatto è da considerarsi *trascurabile/nullo* in relazione al mantenimento delle condizioni simili a quelle dello stato ante operam, che si traducono con la conservazione degli equilibri e delle dinamiche di popolazione che attualmente caratterizzano il territorio.

Ecosistema (Habitat)

Stato attuale

L'ecosistema marino è notevolmente influenzato dalle attività antropiche esercitate nell'area della marina e del borgo di Porto Cervo. La risultante è quella di un ecosistema confinato e a ridotto idrodinamismo, anche per la particolare collocazione all'interno della cala. La componente biotica, a basso grado di biodiversità, è caratterizzata da specie ad alta tolleranza eurialine e euriterme.

La difficoltà di penetrazione della luce, impedendo la sopravvivenza delle alghe, determina un ambiente inadatto dal punto di vista ecologico a una popolazione più complessa così che nelle zone all'interno del molo A (foraneo) della marina di Porto Cervo non è presente *posidonia oceanica* che invece è presente di fuori dell'ambito portuale.

Impatti in fase di costruzione

Le opere di adeguamento in progetto non creano sottrazioni, nemmeno temporanee, di habitat delle specie faunistiche che popolano l'area del porto e sono da escludersi alterazioni di ambienti di superficie coincidenti con siti di nidificazione, rifugio o ricerca di cibo. Parimenti, secondo il Proponente, con riferimento all'area piccola non si ha sottrazione (nemmeno temporanea) di habitat di alimentazione e di riproduzione per l'ittiofauna marina, a causa del fatto che nel fondale non risulta essere presente la *posidonia oceanica*.

Impatti in fase di esercizio

Durante l'esercizio non si ha asporto di vegetazione e, secondo il Proponente, l'impatto è da considerarsi nullo in relazione al mantenimento delle condizioni simili a quelle dello stato ante operam, che si traducono con la conservazione degli equilibri e delle dinamiche di popolazione che attualmente caratterizzano il territorio. Inoltre, nella fase di esercizio, con riferimento all'area piccola, non si ha sottrazione (nemmeno temporanea) di habitat di alimentazione e di riproduzione per l'ittiofauna marina, a causa del fatto che il fondale non risulta colonizzato dalla *Posidonia oceanica*. Per quanto riguarda l'area vasta che comprende il parco marino e le altre aree protette, le norme di salvaguardia adottate tutelano adeguatamente gli habitat regolando le modalità di fruizione dell'ambiente marino e costiero.

Rumore

Stato attuale

In assenza della zonizzazione acustica da parte del comune di Arzachena, si applicano i limiti di cui all'art. 6 comma 1 del D.P.C.M. del 1° marzo 1991, con la relativa classificazione delle zone omogenee. In base alle caratteristiche dell'area in esame e di quelle limitrofe, in conformità alle indicazioni dell'amministrazione comunale e alle disposizioni della normativa specifica, a tutta la zona portuale de cantiere all'interno della marina di Porto Cervo, facente parte della zona urbanistica D – Industriale – il Proponente ritiene che si possa ipotizzare l'attribuzione della classe acustica III. Attualmente il clima acustico di tutta l'area è caratterizzato sostanzialmente dalla rumorosità prodotta dal traffico di autoveicoli e dalle attività turistiche presenti, oltre che dalle imbarcazioni in movimento dai vari scali o in transito nello specchio acqueo antistante.

Impatti in fase di costruzione

Durante la realizzazione delle opere la generazione di emissioni acustiche potrà essere imputabile al funzionamento di macchinari di varia natura, quali autobetoniere, pale meccaniche, escavatori ecc., e al movimento dei mezzi pesanti quali autocarri per il trasporto di materiali, movimenti terra, ecc.

Il rumore emesso nel corso dei lavori sarà caratterizzato dalla natura intermittente e temporanea dei lavori, ma essendo il cantiere ubicato in area sostanzialmente confinata, il Proponente ritiene che le eventuali modifiche al clima acustico indotte dalla presenza del cantiere saranno difficilmente percepibili all'esterno e di durata limitata. Inoltre, i ricettori sensibili più prossimi al cantiere sono comunque distanti dallo stesso. Non sono previste lavorazioni in periodo di riferimento notturno e il rumore delle attività di cantiere previste non si discosta molto da quello già presente nell'area in esame, dovuto alle attività produttive presenti.

Infine, i lavori saranno effettuati in un periodo con scarsa presenza di persone poiché al di fuori della stagione turistica. La fase di cantiere è, comunque, soggetta a specifica autorizzazione da parte dell'Autorità comunale, che può essere data anche in deroga ai limiti previsti per la zona di appartenenza, come stabilito dall'Art. 6 comma 1 della Legge n. 477 del 26 ottobre 1995.

Impatti in fase di esercizio

Il Proponente ritiene di valutare che anche in fase di esercizio l'impatto sulla componente ambientale rumore sia complessivamente trascurabile e comunque entro i limiti di legge.

Salute pubblica

Generalità

L'intervento previsto non produce variazioni alle attuali condizioni di salute pubblica.

Impatti in fase di costruzione

Complessivamente l'impatto sulla salute pubblica in relazione agli agenti causali esaminati è da ritenersi trascurabile.

Sulla componente in esame agiranno inoltre le ricadute di carattere sociale, occupazionale ed economiche che le attività connesse a tale fase potranno apportare alla popolazione.

Impatti in fase di esercizio

Secondo il Proponente valgono le stesse considerazioni sviluppate per la fase di costruzione.

Paesaggio

Stato attuale

Lo stato attuale del sito dal punto di vista paesaggistico è un'area urbanizzata all'interno di un porto turistico e aree cantieristiche. Il Proponente evidenzia tra l'altro che l'intervento in progetto, di limitatissime dimensioni, è impercettibile sotto l'aspetto paesaggistico che anzi è migliorato dall'eliminazione dell'impalcatura dello scivolo mobile esistente.

Impatti in fase di costruzione

Complessivamente l'impatto sulla qualità del paesaggio in relazione agli agenti causali esaminati è da ritenersi trascurabile/nulla poiché all'interno di un ambiente confinato.

Impatti in fase di esercizio

In relazione alla dimensione delle opere e alla tipologia, l'impatto complessivo sul paesaggio, cumulandosi con quello esistente, può ritenersi, secondo il Proponente, trascurabile/basso, in quanto Trattasi di un contesto antropizzato e urbanizzato nel quale l'intervento si inserisce senza perturbarne le caratteristiche ma anzi risanando un'area e adeguando tecnologicamente i sistemi di alaggio e varo,

Traffico

Impatti in fase di costruzione

Durante la fase di costruzione si prevede l'utilizzo delle strade consortili per l'approvvigionamento dei materiali e mezzi al cantiere, ma l'impatto, in fase di costruzione, è, secondo il Proponente, irrilevante rispetto al traffico normale esercitato nelle strade consortili.

Impatti in fase di esercizio

Durante la fase di esercizio non si prevede un aumento del traffico marittimo e terrestre nell'area.

in ordine alla relazione paesaggistica

Il Proponente considera gli dal punto di vista paesaggistico sostanzialmente impercettibili. Pertanto, per quanto attiene alla mitigazione dell'impatto dell'intervento, questo sarà eseguito senza alterare lo stato dei luoghi e anzi risulta migliorativo poiché viene rimosso un manufatto ormai obsoleto sostanzialmente fisso e stanziale, sostituito da uno mobile. Secondo il Proponente non sono necessari particolari interventi di mitigazione poiché l'edificio risulta circondato da vegetazione ancorché sia localizzato in un ambito urbanizzato.

in ordine alle misure di minimizzazione e mitigazione degli impatti e ai monitoraggi ambientali

Il Proponente considera una oculata scelta dei materiali, in particolare:

- del pietrame da mettere in opera per eventuali livellamenti che dovranno avere caratteristiche omogenee a quelle delle aree circostanti;
- dei calcestruzzi certificati e controllati in stabilimento;
- di vari elementi accessori.

Il controllo degli impatti residui sarà effettuato con un accurato monitoraggio in fase di costruzione e di esercizio.

Le esigenze progettuali di livello esecutivo e quelle gestionali sono:

- in fase di costruzione, verifica e riutilizzo dei materiali di demolizione e scavo;
- in fase di costruzione e al termine dei lavori monitoraggio della qualità delle componenti ambientali (acqua e rumore) e monitoraggio dei fondali;
- in fase di esercizio esecuzione dei monitoraggi della qualità delle componenti ambientali (acqua e rumore).

La mitigazione degli impatti prevede l'adozione di misure progettuali e operative (Regolamento di gestione), in grado di agire direttamente sulle azioni che producono gli impatti stessi, al fine di ridurre le conseguenze sull'ambiente.

Minimizzazione degli impatti in fase di realizzazione e di esercizio

Atmosfera

Durante la fase di realizzazione delle opere saranno adottate tecniche per ridurre la produzione o la propagazione di polveri, bagnatura delle aree di cantiere, pulizia delle strade pubbliche utilizzate. Un altro problema riguarda le emissioni

Allo scopo di ridurre il valore delle emissioni di ossidi di azoto, di particolato e polveri dai mezzi di cantiere il Proponente ipotizza il possibile uso di motori a ridotto volume di emissioni inquinanti (ecologici) e una puntuale e accorta manutenzione, attraverso la verifica periodica dello stato di revisione dei mezzi. Infine, per le macchine di cantiere e gli impianti fissi è consigliato l'uso di attrezzature con motori elettrici alimentati dalla rete esistente.

Acque marine

Per prevenire la possibilità di rilascio di sostanze chimiche impiegate nel sito saranno previste apposite procedure che comprendono:

- la predisposizione, di 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 di sedimenti portuali;
- la scelta di prodotti, sostanze e materiali a basso impatto ambientale, adeguatamente confezionati e protetti da possibili sversamenti e contaminazioni;
- la formazione e l'informazione dei lavoratori sulle modalità di corretto utilizzo delle varie sostanze chimiche e delle norme di sicurezza relative alla manipolazione delle stesse;
- la previsione di una modalità di raccolta delle miscele acqua-cemento, durante i getti di calcestruzzo in acqua, che ne escluda la diffusione in ambiente marino;
- la raccolta negli appositi impianti e servizi portuali dei rifiuti prodotti dalle imbarcazioni e i residui del carico;
- l'approntamento di presidi di sicurezza per evitare sversamenti nell'ambiente di sostanze liquide inquinanti utilizzate nelle strutture portuali: carburanti, lubrificanti, vernici, solventi, sostanze antivegetative, ecc.; inoltre si deve prevedere un controllo e monitoraggio dei serbatoi di carburante e delle relative tubazioni di adduzione;
- la realizzazione di impianti di captazione delle acque di lavaggio e prima pioggia;
- la posa di panne galleggianti quando necessario.

In fase di realizzazione, durante le lavorazioni con i mezzi marittimi saranno disposte panne galleggianti e l'impresa dovrà essere dotata di materiali assorbenti (cuscini o fogli assorbenti) o altri prodotti chimici tipo "Pristine Sea" (Marine Sistem USA) che assorbano e neutralizzino gli idrocarburi, consentendone poi la rimozione meccanica.

Suolo e sottosuolo

Non si prevede in via preliminare una caratterizzazione preliminare di sedimenti poiché l'intervento è realizzato su basamento in calcestruzzo esistente. Qualora si rendessero necessarie, eventuali verifiche potranno essere fatte nel caso di rinvenimento residuale di sedimenti con codici non pericolosi codice CER 170506.

Vegetazione e fauna marina

Gli interventi di difesa dell'ecosistema marino delle aree limitrofe prevedono il confinamento delle lavorazioni in fase di costruzione.

Rumore

Per il contenimento dei rumori in fase di cantiere è prevista l'adozione di limiti di velocità e il mantenimento in accensione dei mezzi solo quando effettivamente necessari.

In via preliminare, per ridurre il rischio rumore per i lavoratori, ma anche per ridurre l'impatto acustico sull'ambiente circostante il cantiere, dovranno essere prese in considerazione le seguenti indicazioni:

- i rischi derivanti dall'esposizione a rumore dei lavoratori dovranno essere valutati secondo i criteri stabiliti dal D.lgs. 81/08;
- nella scelta delle lavorazioni devono essere privilegiati i processi lavorativi meno rumorosi e le attrezzature più silenziose;
- le attrezzature da impiegare devono essere idonee alle lavorazioni da effettuare, correttamente installate, mantenute e utilizzate;
- le cabine delle macchine operatrici devono essere tenute chiuse durante le lavorazioni, per ridurre al minimo l'esposizione dell'operatore;
- i carter ed i rivestimenti degli organi motore devono essere tenuti chiusi;

- non lasciare in funzione i motori durante le soste prolungate di lavorazione, con particolare riguardo alle macchine da demolizioni e movimento terra;
- durante l'esercizio di macchine che ne siano dotate, utilizzare il telecomando di manovra, evitando di sostare nelle immediate vicinanze della macchina (ad es.: pompa per getti di calcestruzzo);
- evitare urti o impatti tra materiali metallici;
- stabilizzare la macchina in modo da evitare vibrazioni inutili (ad es.: sega circolare da legno, sega circolare per laterizi);
- limitare l'uso contemporaneo di macchine ad elevata rumorosità.

In fase di esercizio i gestori dell'attività vigileranno affinché non si verifichino rischi da rumore, effettuando i necessari monitoraggi acustici. Per limitare il rischio si dovrà evitare il contemporaneo uso dei motori delle imbarcazioni o di apparecchiature nella stessa zona e si dovranno adottare tutte le altre misure tecniche, organizzative e procedurali concretamente attuabili, privilegiando gli interventi che limitino la produzione del rumore alla fonte.

Nel caso di interventi di manutenzione straordinaria che comportino l'utilizzo di mezzi d'opera rumorosi per periodi significativi, dovrà essere presentata la relativa domanda al Comune in conformità alle indicazioni per i cantieri temporanei contenute nella Deliberazione G.R n. 62/9 del 14 Novembre 2008 - "Direttive regionali in materia di inquinamento acustico ambientale".

Ripristino delle aree di cantiere

L'area di cantiere è un'area già urbanizzata completamente pavimentata sulla quale insiste un capannone e il banchinamento esistente; pertanto il Proponente non prevede interventi di ripristino.

Conclusioni

Il Proponente ritiene di poter affermare la compatibilità delle opere in esame con gli aspetti paesaggistici ed ambientali.

in ordine alle osservazioni pervenute dalla regione Autonoma della Sardegna:

La Direzione Generale, con nota acquisita al prot. n.MiTE-2022-000670420/01/2022, vista l'istruttoria condotta dal Servizio V.I.A., non ritiene necessario l'assoggettamento del progetto all'ulteriore procedura di V.I.A.; allega i contributi istruttori pervenuti da parte delle altre Direzioni Generali, degli Enti e delle Agenzie regionali:

- nota prot. n. 89583 del 17.12.2021 (prot. D.G.A. n. 30534 del 20.12.2021) Servizio Territoriale Ispettorato Ripartimentale e del CFVA di Tempio che conclude che non sussistono motivi ostativi alla realizzazione degli interventi proposti;
- nota prot. n. 42906 del 23.12.2021 (prot. D.G.A. n. 31077 del 24.12.2021) della Direzione Generale dei Lavori Pubblici - Servizio infrastrutture di trasporto e sicurezza stradale che conclude che tali opere, costituenti un adeguamento funzionale delle opere a mare del cantiere nautico, non hanno rilevanza ambientale, atteso che ex post non risulta modificata la destinazione d'uso complessiva di tale ambito portuale, e che in fase di cantiere, stante la loro esiguità, la loro realizzazione parimenti non abbia alcun rilievo ambientale;
- nota prot. n. 64724 del 23.12.2021 (prot. D.G.A. n. 31184 del 24.12.2021) della Direzione generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia - Servizio pianificazione paesaggistica e urbanistica che conclude che il progetto risulta compatibile con le destinazione di zona dello strumento urbanistico comunale;
- nota prot. n. 46580 del 30.12.2021 (prot. D.G.A. n. 31623 di pari data) del Dipartimento di Sassari e Gallura dell'A.R.P.A.S. che conclude ritenendo il monitoraggio dei sedimenti marini non utile, mentre eventualmente potrebbe rivelarsi più adeguato e utile un monitoraggio in

continuo della torbidità prima, durante e dopo le attività di cantiere prevedendo opportune misure di mitigazione qualora questa risultasse eccessivamente alterata o estesa;

- nota prot. n. 140 del 05.01.2022 (prot. D.G.A. n. 317 del 10.01.2022) della Direzione Generale Agenzia Regionale del Distretto Idrografico della Sardegna che conclude che il Servizio Difesa del suolo, Assetto Idrogeologico e Gestione del Rischio Alluvioni non ha competenze in merito al procedimento di che trattasi.;
- nota prot. n. 267 del 10.01.2022 (prot. D.G.A. n. 468 del 11.01.2022) della Direzione Generale dei Trasporti - Servizio per le infrastrutture, la pianificazione strategica e gli investimenti nei trasporti che conclude ritenendo che e il progetto non produca alterazioni negative nell'assetto territoriale preesistente;
- nota prot. n. 1074 del 11.01.2022 (prot. D.G.A. n. 584 del 12.01.2022) del Servizio tutela del paesaggio Sardegna settentrionale Nord Est che conclude ritenendo che l'Autorità competente al rilascio dell'autorizzazione ex art. 146 del D. Lgs. n. 42/2004 sia da individuarsi nell'Amministrazione comunale ai sensi dell'art. 3, comma 1 della L.R. 28/1998 e s.mm.ii;

CONSIDERATO e VALUTATO che:

in ordine all'inquadramento territoriale del progetto, alla coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione esistenti e ai vincoli presenti nell'area di intervento

Sulla scorta dell'analisi dei diversi Piani non si desume alcun contrasto con gli indirizzi nazionali e regionali derivanti dagli atti di programmazione e pianificazione, territoriale e settoriale.

in ordine al quadro progettuale

Si concorda sul fatto sia che l'alternativa zero lascerebbe il sito nell'attuale situazione con una offerta minore e contenuta rispetto al progetto, anche in contrasto con le attuali esigenze di mercato sia che non esistono alternative di localizzazione. Le opere sono sufficientemente descritte così come le tecniche di realizzazione, le manutenzioni previste e la minimizzazione dei rischi di incidenti durante le lavorazioni.

in ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale

Per ogni componente ambientale (aspetti antropici e uso del suolo, aspetti geopedologici e idrogeologici, inquadramento climatico, atmosfera e qualità dell'aria, ambiente idrico, suolo e sottosuolo, fauna, flora e vegetazione, ecosistema, rumore, salute pubblica, paesaggio) è stato descritto lo stato attuale e i possibili impatti in fase di costruzione e di esercizio. Per ogni componente si può ritenere l'impatto poco significativo, tenuto anche conto che i lavori previsti saranno svolti all'interno del bacino portuale e che il calcestruzzo demolito con lo scavo subacqueo, sarà riutilizzato in colmata sempre alla radice del bacino. Trattandosi di mere operazioni di demolizione di manufatti di cui all'art. 109 comma 1 lettera b) del D. Lgs. 152/06, l'autorizzazione rilasciata dall'autorità nazionale, ai sensi dell'art. 109 comma 5 bis del D. Lgs. 152/06, non rientra nel campo di applicazione del DM 173/2016 che disciplina invece l'escavo dei fondali di cui all'art. 109 comma 1 lettera a) del D. Lgs. 152/06, ciò implicando che è esclusa la possibilità di procedere ad attività di dragaggio dei sedimenti marini e di scavo in generale. Si ritengono le limitate demolizioni di progetto ambientalmente compatibili, non prefigurando potenziali impatti negativi e significativi.

in ordine alle misure di minimizzazione e mitigazione degli impatti

Sono sufficientemente precisati gli interventi di minimizzazione degli impatti in fase di realizzazione e di esercizio, da esplicitare più dettagliatamente nelle condizioni ambientali.

in ordine al monitoraggio

Il monitoraggio è limitato a quello dei sedimenti, prima, durante e alla fine dei lavori.

TENUTO CONTO che:

Ribadendo che il Proponente dovrà adottare quanto contenuto nelle osservazioni della Regione Autonoma della Sardegna;

DATO ATTO che:

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata" (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano " un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di "sorveglianza ambientale", da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio", in quanto circoscritte a mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al proponente e monitoraggi (prescrizioni che impongono il controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione "ante opera");

ACCERTA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, che qui si intendono integralmente riportate quale motivazione del presente provvedimento, che il progetto "Progetto di adeguamento dello scalo di alaggio nel Cantiere Navale della Marina di Porto Cervo" non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D. Lgs. n. 152/2006 con le seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale n. 1	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali e gestionali- cantierizzazione
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà predisporre un progetto di cantierizzazione nell'ambito del quale, dovrà: a. prevedere la sospensione immediata delle lavorazioni nel caso in cui si verificassero situazioni di particolare criticità delle acque marine portuali (nei casi di alterazione sensibile dei parametri chimico-biologici: trasparenza, concentrazione di inquinanti, pH, etc), anche nel caso in cui tali alterazioni dovessero essere apparentemente indipendenti dalle lavorazioni

Condizione ambientale n. 1	
	<p>in corso; la ripresa dei lavori sarà possibile solo al momento del rientro delle variabili di interesse al di sotto dei livelli soglia;</p> <p>b. impegnarsi a mettere in atto tutte le misure di mitigazione utili a minimizzare impatti, pur se non significativi, anche contingibili e temporanei sulle componenti ambientali con particolare riguardo all'ambiente marino circostanti o limitrofe con particolare riferimento ai livelli di ossigeno disciolto, torbidità o dispersione di matrici contaminate, prevedendo misure in continuo per misure di torbidità e ossigeno, operando con tecnica di <i>feedback monitoring</i> che prevede la sospensione delle attività quando i livelli di ossigeno disciolto scendono sotto i 2 mgO₂ L⁻¹ o livelli critici di trasparenza;</p> <p>c. progettare soluzioni mitigative degli impatti rispetto alle operazioni di mera demolizione dei manufatti, ai sensi e con gli effetti di cui all'art. 109 comma 1 lettera b) del D. Lgs. 152/06, ciò implicando che è esclusa la possibilità di procedere ad attività di dragaggio dei sedimenti marini e di scavo.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Sardegna
Condizione ambientale n. 2	
Macrofase	Ante operam e Corso d'opera
Fase	Fase precedente la cantierizzazione, Fase di cantiere
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà predisporre, in accordo con ARPA Sardegna, e presentare un piano di monitoraggio ambientale per l'ambiente marino secondo le linee guida nazionali.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio del cantiere
Ente vigilante	MiTE
Enti coinvolti	ARPA Sardegna

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla