

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

Progetto per la realizzazione di un bacino d'alaggio nel Porto di Olbia in località Cala Saccaia

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
X Allegato II, punto/lettera 11	Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate. Terminali marittimi, da intendersi quali moli, pontili, boe galleggianti, isole a mare per il carico e lo scarico dei prodotti, collegati con la terraferma e l'esterno dei porti (esclusi gli attracchi per le navi da traghetto), che possono accogliere navi di stazza superiore a 1350 tonnellate, comprese le attrezzature e le opere funzionalmente connesse.
x Allegato II-bis, punto/lettera h	Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II).
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Il presente progetto prevede la realizzazione di un bacino per alaggio e varo di imbarcazioni di lunghezza pari a circa 30 metri e la realizzazione di un piazzale di manovra per il collegamento con il piazzale esistente a servizio dell'attività della Società SNO Service s.r.l., impegnata nel settore del rimessaggio e cantieristica navale. La proposta progettuale scaturisce dalla necessità di potenziare le strutture a disposizione della società per un migliore e più proficuo inserimento sul mercato della cantieristica, in linea con la programmazione industriale dell'area come peraltro riconosciuta dalla mappatura disegnata dal Piano Regolatore Industriale.

Infatti, per rimanere nel mercato, è necessario dotarsi di strutture che possano portare all'ottimizzazione del servizio svolto nel cantiere anche in considerazione di fattori legati alle dimensioni sempre maggiori dei natanti, sia al tempo di movimentazione delle imbarcazioni, sia alle disposizioni previste dalla normativa vigente in materia di igiene e sicurezza sul lavoro. Attualmente il cantiere non è dotato di un bacino travel lift, ma solo di una gru da 40 t, che però garantisce il varo di imbarcazioni non superiori ai 18 m. E' pertanto necessario prevedere un nuovo sistema di alaggio e varo costituito da un Travel-lift avente portata pari a 100 t che consente di operare con imbarcazioni a di lunghezza fino a circa 30 metri sia a vela che a motore in considerazione del tirante idrico di 4 metri che sarà disponibile a seguito dei lavori.

Per l'utilizzo del travel lift sarà necessario effettuare un ampliamento della concessione al fine di realizzare l'apposito bacino che consentirà l'utilizzo dello stesso.

Il potenziamento del cantiere non prevede modifiche sostanziali, conferma la linea progettuale già adottata in precedenza nei lotti confinanti a quello interessato pertanto la nuova configurazione renderà il cantiere ancora più efficiente di quanto già non lo sia ora.

4. Localizzazione del progetto

L'intervento è previsto nello specchio acqueo adiacente il cantiere navale della società SNO service S.r.l., nel tratto di costa a Nord del Porto di Olbia, in località Cala Saccaia, in zona industriale di Olbia. Si trova all'interno del comune di Olbia, nella provincia di Olbia – Tempio, ed è inquadrabile nella CTR 444070.

Il sito è facilmente raggiungibile dalla strada che dal centro urbano di Olbia conduce verso il porto industriale di Cala Cocciani.

L'intervento è localizzato in un tratto di costa nel quale risultano già essere realizzate numerose banchine legate ad attività produttive rivolte alla nautica.

Le opere previste in progetto ricadono all'interno dell'Ambito N°18 "Golfo di Olbia" secondo l'art. 14 della Legge Regionale n.8 del 25 novembre 2004 e, sotto il profilo della classificazione paesaggistica, fanno parte dell'"Assetto Insediativo – Insediamenti produttivi minori", disciplinato nel Titolo III del succitato Piano Paesaggistico, e definito come l'insieme degli elementi risultanti dai processi di organizzazione del territorio funzionali all'insediamento degli uomini e delle attività.

L'area in esame per la realizzazione del progetto è situata nella zona D2 che individua aree poste a diretto contatto con il comprensorio del golfo di Olbia e con le attrezzature portuali, specificatamente destinate ad insediamenti nel settore industriale, artigianale, commerciale, terziario e dei servizi la cui attività sia strettamente connessa all'effettivo utilizzo del contiguo Demanio Marittimo.

L'area non rientra all'interno di alcun sito della Rete Natura 2000, essendo peraltro classificata come industriale.

Ai sensi dell'articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n.84 « Riordino della legislazione in materia portuale », « nei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, [...] l'ambito e l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate ».

Il Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) predisposto dall'allora Ufficio del Genio Civile per le Opere Marittime di Cagliari in data 22 Luglio 1957, non comprende l'area in oggetto e pertanto non regola tale intervento.

L'Autorità Portuale di Olbia – Golfo Aranci ha adottato il Piano Regolatore Portuale presentato ai membri del Comitato Portuale il 1° ottobre 2008. Tale Piano Regolatore Portuale individua la zona di interesse come "Cantieri Navali Zona Industriale".

Il Piano non ha ancora concluso il suo iter di approvazione e potrebbe essere inserito nel più ampio piano che sarà elaborato dal nuovo Ente di gestione Autorità Portuale di Sistema del Mare di Sardegna. La stessa zona è inquadrata dal 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, e comprende i terreni occupati dal cantiere del proponente l'opera. 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. Tra le tipologie di intervento consentite, vi sono la manutenzione ordinaria e straordinaria, il restauro e il risanamento conservativo, la ristrutturazione edilizia, la demolizione con o senza ricostruzione, la variazione della destinazione d'uso, l'attrezzatura del territorio. I lavori sono pertanto conformi al Piano del Consorzio Industriale.

È da precisare inoltre che 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 e che l'area in questione non rientra all'interno delle aree a rischio idrogeologico mappate dal Piano di Assetto Idrogeologico per il comune di Olbia.

5. Caratteristiche del progetto

Caratteristiche dimensionali

Il progetto prevede la realizzazione di un bacino per alaggio e varo di imbarcazioni di lunghezza pari a circa 30 metri, l'escavo degli specchi acquei interessati dai lavori fino alla quota batimetrica di -4,00 metri e la realizzazione di un piazzale di manovra per il collegamento con il piazzale esistente, tramite il riempimento con il materiale proveniente dai dragaggi.

Il fronte mare impegnato dalle nuove opere ha uno sviluppo di 16 metri ed è posizionato nella sponda di Cala Saccaia nella quale, su circa 1500 metri di sviluppo, solo 100 metri circa risultano ancora privi di banchine.

Attualmente il cantiere non è dotato di un bacino travel lift, ma solo di una gru da 40 t, che però garantisce il varo di imbarcazioni non superiori ai 18 m. Il nuovo sistema di alaggio e varo in progetto, costituito da un Travel-lift avente portata pari a 100 t consentirà di operare con imbarcazioni di lunghezza fino a circa 30 metri sia a vela che a motore in considerazione del tirante idrico di 4 metri che sarà disponibile a seguito dei lavori.

La realizzazione di tali opere è necessaria per una più corretta gestione della cantieristica permettendo una gestione diretta del rimessaggio di imbarcazioni di medie dimensioni. Inoltre la realizzazione del piazzale a servizio del capannone retrostante permette la manovrabilità delle imbarcazioni rimessate in tutta sicurezza.

Il progetto non è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015.

Modalità di realizzazione

La quota del bacino del travel lift sarà posta a 1,00 m dal livello del medio mare e sarà dotato di idonei arredi portuali quali parabordi e bitte. Il bacino del Travel Lift sarà realizzato con cassoni cellulari in calcestruzzo della larghezza di m 4,00 e lunghezza 5,00 imbasati a quota -3,50 su idoneo scanno in pietrame; ogni dente sarà costituito da tre cassoni. I cassoni saranno dotati sul lato esterno di cella anti risacca, verranno riempiti con sabbia di cava, e la sovrastruttura sarà realizzata con lastre in calcestruzzo prefabbricate aventi dimensione metri 4 x 4 x 0,40. La struttura dei cassoni sarà in tal modo completamente amovibile.

Il banchinamento di riva, interposto tra i due sporgenti del Travel Lift sarà realizzato con un banchinamento in calcestruzzo a gravità sempre imbasato alla batimetria di - 3,5 metri.

Per la realizzazione delle banchine saranno necessari 300 mc di calcestruzzo e 600 mc di sabbia.

Il piano di posa delle banchine sarà regolarizzato con lo stesso materiale proveniente dagli escavi per un volume pari a 337 mc. La sovrastruttura del piazzale retrostante al bacino sarà costituita da una fondazione da cm 50 in misto granulare da 25 cm, base in misto cementato da 25 cm ed una pavimentazione costituita da una lastra di c.a. di spessore pari a 18 cm. Il misto granulare necessario alla realizzazione dei sottofondi, avente un volume pari a 65 mc sarà ricavato dal materiale proveniente dagli escavi. Il calcestruzzo necessario alla realizzazione della pavimentazione è pari a 46,8 mc.

I terreni sui quali si andrà a realizzare la banchina sono di tipo roccioso e costituiti dallo strato superficiale del basamento granitico caratteristico della zona e pertanto idonei a sopportare i carichi che saranno trasferiti dalle nuove strutture. In merito si veda la verifica dei terreni di fondazione contenuta nella relazione delle strutture.

La pendenza della nuova area di manovra sarà rivolta verso il piazzale esistente in modo da poter convogliare le acque di pioggia verso la canaletta di raccolta esistente.

Per la realizzazione del bacino di alaggio, è necessaria una fase di escavo del fondale, con conseguente dragaggio dei materiali prelevati. Per la loro destinazione, la normativa di riferimento è costituita dall'art. 109 del D.Lgs. 152/06, che prevede la possibilità di immersione degli stessi in ambiti contigui al mare (ad esempio terrapieni costieri), previa caratterizzazione.

Attività in fase di cantiere

I lavori in oggetto possono essere eseguiti con tecnologie elementari del campo delle opere marittime e per tale ragione, vista anche la favorevole ubicazione del cantiere che esclude la possibilità di sospensioni dei lavori dovute ad avverse condizioni meteo marine, sono realizzabili in circa 65 giorni naturali e consecutivi secondo il seguente cronoprogramma.

LAVORAZIONI	GIORNI													
	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	
APPRONTAMENTO CANTIERE	■													
ESCAVO SUBACQUEO E RIPORTO MATERIALE		■	■	■	■									
PREPARAZIONE IMBASAMENTI BANCHINE					■	■	■							
GETTI CALCESTRUZZO							■	■	■	■				
SISTEMAZIONE PIAZZALE E PAVIMENTAZIONE											■	■		
SMOBILITAZIONE CANTIERE													■	

L'articolazione dei lavori prevede la seguente successione temporale:

- Esecuzione dello scavo per la realizzazione del banchinamento – giorni 10;
 - o Pontone galleggiante;
 - o Escavatore su pontone munito di benna;
 - o Escavatore su pontone munito di martellone;
 - o Terna per la sistemazione a terra del materiale;
- Predisposizione scanno di imbasamento – giorni 10:
 - o Pontone per il posizionamento del pietrame;
 - o Squadra di sommozzatori;
- Realizzazione banchina in calcestruzzo – giorni 20;
 - o Pontone galleggiante;
 - o Autobetoniera munita di pompa;
 - o Escavatore per la movimentazione dei casseri;
 - o Gru per il varo dei cassoni;
- Sistemazione del materiale all'interno del piazzale e realizzazione pavimentazione in calcestruzzo – giorni 10 giorni;
 - o Terna;
 - o Rullo compattatore per terreno;
 - o Autobetoniera;

Prima di procedere alle operazioni di escavo o sversamento di materiali inerti geologici in ambito marittimo verrà espletata presso il competente ufficio della Provincia di Sassari la pratica di autorizzazione prevista dall'Art. 109 del D.lgs 152/2006. Si evidenzia come i risultati di precedenti analisi effettuate in un sito posto a distanza di circa 100 metri rispetto a quello di interesse, hanno consentito di poter riutilizzare il sedimento proveniente dagli escavi subacquei per la realizzazione di una vasca di colmata non conterminata ai sensi dell'art. 109 del D.lgs 152/2006 e per il riempimento di un'area a terra effettuando un'attività di recupero classificata R5 (Riciclo/recupero di altre sostanze inorganiche) nell'Allegato C alla parte IV del D.lgs 152/06.

Il materiale sciolto proveniente dagli escavi portuali potrà pertanto essere riutilizzato per la realizzazione del piazzale di manovra se le analisi confermassero i risultati di quelle precedentemente ottenute nel sito limitrofo. Nel caso non fosse possibile riutilizzare il sedimento a causa della presenza di inquinanti il materiale sarà conferito a discarica.

Bilancio materiali

Al fine di avere maggiori informazioni relative all'assetto lito-stratigrafico del suolo nell'area ascrivibile agli escavi, sono stati eseguiti 12 sondaggi mediante asta a punta integrati con apposito rilievo batimetrico. I risultati di detta campagna sono rappresentati nell'elaborato grafico Tav. 6 dove sono state riportate le sezioni stratigrafiche relative alla zona di escavo dei quali si sono determinati i volumi di escavo dei quali

222 m3 di sedimenti sciolti e 1063 m3 di materiale roccioso.

La cassa di colmata ha un volume idoneo al contenimento del materiale proveniente dai dragaggi.

Per quanto attiene il materiale roccioso, un quantitativo di materiale pari a m3 1019 sarà utilizzato per il riempimento delle celle antirisacca e per la realizzazione dello scanno di imbasamento, rinfianco della banchina e scogliere di delimitazione del piazzale e, per ridurre gli impatti sull'ambiente, il quantitativo in esubero di detto materiale, in alternativa alla discarica, potrà essere oggetto di operazione di recupero e riutilizzato come materia prima. Tale possibilità verrà valutata prima dell'esecuzione dei lavori e verrà concordato l'opportuno iter amministrativo con l'Ente competente.

Il materiale sciolto, prima del suo riutilizzo a terra, sarà anche caratterizzato dal punto di vista geotecnico per la verifica della possibilità di ottenere, una volta compattato, valori di densità ASHTO mod pari al 95%.

Riepilogando i volumi di escavo e la loro destinazione sono i seguenti:

- volume totale di escavo 1285 m3 dei quali:
- 222 m3 di sedimenti :
- 1063 m3 di materiale roccioso
- Verrà utilizzato un volume pari ad 222,00 m3 di sedimenti all'interno della vasca di colmata;
- 27,00 m3 di materiale roccioso verrà utilizzato per il riempimento delle celle antirisacca;
- 393,00 m3 di materiale roccioso verranno utilizzati per la realizzazione dello scanno di imbasamento (337,00 m3) e per il rinfianco della banchina (56 m3);
- 65,00 m3 di materiale roccioso verranno utilizzati per la realizzazione del sottofondo della pavimentazione;
- 110,00 m3 di materiale roccioso verrà utilizzato per la realizzazione della scogliera;
- 44 m3 di materiale roccioso saranno utilizzati per il completamento del piazzale.

Riepilogando il progetto prevede un bilancio dei materiali nullo.

A seguito di caratterizzazione dei sedimenti da escavare il quantitativo pari a 222 mc potrà essere riutilizzato all'interno della colmata che se necessario potrà essere resa impermeabile tramite la stesa di un tessuto in HDPE o in alternativa essere conferito a discarica previa attribuzione del codice CER.

Area di cantiere a mare

L'area di cantiere a mare, interesserà solo lo specchio acqueo interessato dai getti all'interno dei cassoni nonché la parte interessata dall'escavo e sarà delimitata con panne galleggianti per evitare la dispersione di eventuali particelle in sospensione per tutta la durata delle operazioni.

Area di cantiere a terra

L'area a terra interessata dal cantiere si trova sulla banchina oggetto di intervento, dove è previsto il transito e la sosta dei mezzi di cantiere.

L'area di intervento è delimitata con opportuna recinzione, non consente l'accesso ai non addetti ai lavori.

Impatti in fase di cantiere

La realizzazione degli interventi dettagliati nei precedenti paragrafi genera i seguenti impatti:

- produzione di polveri causate sia dal transito dei mezzi operanti in cantiere, che dalla realizzazione delle opere
- produzione di rumori causati dalle attività del cantiere
- messa in sospensione di eventuali sostanze contaminanti durante le operazioni di dragaggio del fondale
- modifica della linea di costa, causata dall'ampliamento della banchina con il suo avanzamento in mare, e la realizzazione del bacino di allaggio per il travel lift
 - produzione di rifiuti, generati durante le normali attività di cantiere ed eventualmente costituiti dai fondali qualora questi risultassero non riutilizzabili

Sofferamoci singolarmente sugli impatti sopra individuati.

Polveri: si tratta di un impatto locale, reversibile e di breve durata. Le vie di accesso all'area del cantiere sono pavimentate, fattore che riduce la produzione di polveri derivanti dal transito dei mezzi.

In ogni caso, verranno adottati quali interventi di mitigazione l'umidificazione periodica delle aree non pavimentate eventualmente attraversate dai mezzi, la riduzione della velocità di transito dei mezzi. Per quanto concerne il traffico, l'area esterna è attraversata da un importante numero di mezzi richiamati dall'area industriale, e la presenza del cantiere – limitata peraltro ad un intervallo temporale estremamente breve – passerà del tutto inosservata.

Visto il cospicuo numero di mezzi che attraversa l'area esterna al cantiere, in relazione alle attività industriali presenti nella zona, il traffico relativo al cantiere non andrà ad incidere in maniera significativa sull'inquinamento atmosferico, dato anche che la presenza del cantiere sarà limitata ad un intervallo temporale estremamente breve.

Rumore: si tratta di un impatto locale, reversibile e di breve durata. Il cantiere è ubicato in area industriale, perciò le eventuali modifiche al clima acustico indotte dalla presenza del cantiere saranno difficilmente percepibili. Si precisa che tra i rumori generati dal cantiere ci saranno quelli prodotti dall'utilizzo dell'esplosivo, a cui si ricorrerà qualora si dovesse riscontrare la presenza di substrato lapideo entro gli 80 cm di fondale destinati al dragaggio. L'utilizzo di inneschi microritardati completi di tubo e connessioni del tipo NONEL (non elettrico) esclude qualsiasi problema di danni a cose o persone. All'interno del cantiere, in ogni caso, si seguiranno le 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 qualora la valutazione del rischio rumore ne ravvisasse la necessità.

Durante la fase di cantiere si prevede che i rumori saranno ampiamente contenuti entro i 65 dB previsti dalla normativa anche in considerazione del fatto che i primi fabbricati distano oltre 60÷70 m dal luogo dei lavori. terminate le operazioni di realizzazione dell'opera, le modifiche apportate al clima acustico della zona cesseranno di esistere.

Sospensione di sostanze contenute nei fondali: si tratta dell'impatto più evidente, comunque di portata locale. Per approfondire il fondale sino alla quota desiderata di -4,00 m sarà necessario asportare circa 1285 m³ come indicato nei precedenti paragrafi.

Una considerazione di natura generale riguarda la presenza di contaminanti all'interno dei fondali: le frazioni contaminanti si ritrovano quasi esclusivamente all'interno della frazione più fine, con dimensioni granulometriche inferiori a 0,063 mm (la cosiddetta frazione pelitica).

Dall'esame litologico dell'area, avendo riscontrato che al di sotto del livello di fondale sabbioso da rimuovere si ritrova la litologia granitica in precedenza descritta, se da un lato tale eventualità potrà complicare le operazioni di dragaggio, dall'altro assicurerà l'impossibilità di contaminazione.

Durante le operazioni di escavo, si attuerà 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 che dovessero essere sollevate dalle operazioni di scavo.

La proposta di riutilizzo del materiale come riempimento nella realizzazione della struttura del nuovo piazzale, così come indicato nelle tavole allegate, sarà oggetto dell'istruttoria tecnica svolta dalla Provincia di Sassari in sede di autorizzazione ai sensi dell'art. 109 del D.Lgs. 152/06. Le indagini per la caratterizzazione saranno svolte ai sensi del DM 173/2016.

Le opzioni di gestione dei 222 mc di materiale sciolto proveniente dagli escavi saranno le seguenti:

- Utilizzo nella vasca di colmata;
- Utilizzo nella vasca di colmata impermeabilizzata;
- Conferimento a discarica previa attribuzione di codice CER.

Le opzioni alternative cui si faceva accenno riguardano proprio le modalità di destinazione dei materiali provenienti dal dragaggio. Essi potrebbero infatti comunque essere conferiti in discarica autorizzata, entrerebbero in regime di rifiuti e sarebbero classificati con il relativo codice CER «fanghi di dragaggio», 170505 o 170506 a seconda che si tratti di rifiuti speciali pericolosi o non. Tuttavia, per quanto emerso dalle indagini di caratterizzazione del sito limitrofo, uno smaltimento in discarica controllata apparirebbe quantomeno inappropriato per le seguenti ragioni:

- si classificherebbe rifiuto un materiale che in base alla normativa potrebbe non essere

considerato tale;

- si occuperebbe inutilmente del volume utile all'interno della discarica;
- si genererebbe un ingiusto costo per il committente dato dai costi di smaltimento (trasporto e conferimento in discarica).

Pertanto, l'alternativa progettuale così articolata non prevede il conferimento in discarica dei materiali di dragaggio e realizza un risparmio dei materiali di cava necessari alla realizzazione del piazzale.

La possibilità offerta dalla normativa di riutilizzo del materiale derivante dall'escavo ai fini del riempimento di casse di colmata testimonia perciò che il dragaggio non costituisce di per sé un impatto rilevante sull'ambiente ed il non conferimento in discarica risulta, invece, un fattore di impatto positivo.

Modifica della linea di costa: la realizzazione dell'intervento genera una lieve modifica della linea di costa, come si evince dall'allegato cartografico. Si tratta della realizzazione del nuovo bacino di alaggio per il travel lift. La realizzazione della nuova banchina comporterà la copertura di un tratto di costa roccioso parzialmente ricoperto da deboli spessori di sedimenti litoranei granitici. L'impatto sul paesaggio è scarsamente rilevante, data la natura degradata dell'area, a vocazione marcatamente industriale, e in particolare dedicata al settore dei servizi per la nautica.

Il fronte mare impegnato dalle nuove opere ha uno sviluppo di 16 metri ed è posizionato nella sponda di Cala Saccaia, nella quale su circa 1500 metri di sviluppo solo 100 metri circa sono privi di banchine.

Produzione di rifiuti: come ogni attività cantieristica, si genereranno dei rifiuti, che verranno smaltiti secondo quanto previsto dal D.Lgs. 152/06 e ss. mm. e ii. Vale quanto finora detto a proposito dei materiali derivanti dal dragaggio: solo se la Provincia di Sassari e l'Arpas suo organo tecnico scientifico dovessero ritenere impossibile un riutilizzo degli stessi per il successivo riempimento delle casse di colmata, questi saranno classificati come rifiuti (secondo i codici CER di cui sopra) e conferiti presso apposita discarica autorizzata..

Tecnologie e modalità realizzative interferenze con aree sensibili indicate in tabella 8

Per le fasi di cantiere e di esercizio non si prevedono interferenze significative con le aree sensibili di cui alla tab. 8. Le tecnologie e modalità realizzative sono state meglio esplicitate nei punti precedenti e in riferimento agli aspetti ambientali è stato prodotto apposito studio allegato alla presente.

Durante la fase di esercizio si prevede l'occupazione di uno specchio acqueo temporaneo sostanzialmente equivalente a quello in concessione della società.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni x Atto di sottomissione n° 38/1997	x Capitaneria di Porto

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
x Autorizzazione all'esercizio (parere preliminare già ottenuto)	x Autorità di sistema Portuale della Sardegna
x Autorizzazione art. 109 D.Lgs 156/2006 (parere preliminare già ottenuto)	x Provincia di Sassari + ARPAS
x Autorizzazione Agenzia delle Dogane	x Agenzia delle dogane
x DIA	x Comune di Olbia
x Parere tecnico	x ADSP
x Autorizzazione sicurezza navigazione (già ottenuto)	x Capitaneria di Porto
x Autorizzazione paesaggistica	x Comune di Olbia e Ministero dei Beni e delle attività culturali
x Parere aspetti ambientali	x Regione Sardegna Ufficio Pesca

8. Aree sensibili e/o vincolate

<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ricade totalmete
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell'[Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non ricade neppure parzialmente

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<i>Descrizione:</i> Il progetto prevede la realizzazione di un bacino d'alaggio		<i>Perché:</i> L'intervento si inserisce in un territorio nel quale risultano già essere realizzate numerose banchine legate ad attività produttive rivolte alla nautica.	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Il carico sull'atmosfera sarà di entità inferiore di quello attuale in quanto il numero di imbarcazioni che potranno essere ospitate nel piazzale esistente sarà ridotto in proporzione all'aumento della dimensione delle stesse.	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Sono interventi edilizi di normale entità	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Verranno utilizzate panne assorbenti per delimitare le zone di lavoro al fine di prevenire la dispersione di inquinanti dovute a sversamenti accidentali di sostanze quali idrocarburi	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Sono attività edilizie ordinarie	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il sito si trova all'interno di un ambito portuale, industriale e si trova comunque a distanza dalle seguenti aree protette: - SIC ITB01009 "Capo Figari e Isola Figarolo" ed la ZPS Capo Figari, Cala Sabina, Punta Cannigione e Isola Figarolo; - SIC ITB010010 "Isole di Tavolara, Molara e Molarotto e l'Area Marina Protetta "Tavolara – Punta Coda Cavallo".		<i>Perché</i> Si veda relazione ambientale allegata.	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale			
<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>
Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>

10. Allegati			
<p>Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.</p> <p>Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)</p>			
<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
A	Relazione generale rev 001		
B	Studio Meteo-Marino rev 001		
C	Studio Preliminare Ambientale rev 002		
D	Relazione paesaggistica rev 001		
E	Relazione di calcolo banchina di riva rev 001		
F	Analisi sedimenti 001		
G	Computo		
H	Piano economico finanziario rev 001		
Tav.1	Corografia 001		
Tav.2	Inquadramento territoriale urbanistico		
Tav.3	Planimetria situazione attuale		
Tav.4	Planimetria di progetto		

Tav.5	Sezioni tipo 001		
Tav.6	Sezioni stratigrafiche 001		
Tav.7	Planimetria aree in concessione 001		

Il dichiarante

Andrea Pirro

*(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)*⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.