

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

1. Titolo del progetto

Progetto di adeguamento dello scalo di alaggio nel Cantiere Navale della Marina di Porto Cervo

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera ____	_____
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera 2f	<i>Adeguamento tecnico funzionale Porto Turistico(CANTIERE NAVALE)</i>
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Descrivere le principali finalità e motivazioni alla base della proposta progettuale evidenziando, in particolare, come le modifiche/estensioni/adequamenti tecnici proposti migliorano il rendimento e le prestazioni ambientali del progetto/opera esistente

Il cantiere Costa Smeralda è stato realizzato alla fine negli anni 70 contestualmente alla costruzione della Marina.

Il cantiere si porta dietro l'esperienza di maestranze di livello superiore che s'intende rilanciare con alcuni interventi di ammodernamento che sono parte integrante del presente progetto relativo all'adeguamento del bacino travel lift.

Nell'ambito del cantiere è attualmente presente un piccolo bacino travel, anche esso realizzato negli anni 70, con larghezza max di 5,5 metri, lunghezza di circa 20m utilizzato per l'alaggio e il varo tramite un vecchio travel lift avente portata massima di 40 ton.

Il sistema di alaggio del cantiere è completato dallo scalo, ormai obsoleto, che consente una portata massima ridotta a 130-140 ton e pertanto consente l'alaggio e varo di imbarcazioni fino a 35 metri di lunghezza .

La necessità di adeguare il bacino di alaggio del Cantiere deriva dall'esigenza di migliorare le il rendimento del Cantiere e al contempo migliorare le prestazioni ambientali mediante l'utilizzo di attrezzature moderne ed efficienti come ad esempio il nuovo travel lift, recentemente acquistato dal cantiere Porto Cervo, con portata di 140 ton. Che però al momento non può essere impiegato al massimo delle prestazioni consentite.

L'utilizzo del suddetto travel, consentirebbe di poter effettuare operazioni di alaggio e varo di Yacht fino a

100-110 piedi di lunghezza che potrebbero essere possibili prevedendo un semplice adattamento dello scalo esistente per consentire il transito del travel stesso.

Per l'adeguamento del bacino esistente, sono stati compiuti opportuni sondaggi e ne saranno effettuati ulteriori che saranno parte integrante dei calcoli strutturali da presentare in fase esecutiva.

In merito al miglioramento del rendimento e delle prestazioni ambientali a seguito dell'adeguamento dello scalo esistente si specifica quanto segue :

- Attualmente gli yacht di dimensioni superiori ai 18 metri vengono alati e varati con lo scalo anfibia esistente realizzato agli inizi degli anni 70;
- Ovviamente il parco nautico del bacino di utenza considerato ha subito negli anni un incremento esponenziale rendendo l'attrezzatura di alaggio e varo non idonea per garantire un servizio idoneo alle nuove esigenze .

Si tratta infatti di uno scalo anfibia su rotaie in ferro (foto allegate) che viene immerso totalmente tramite un verricello con scivolamento verso il fondale per mezzo di un piano inclinato in calcestruzzo con rotaie su un percorso di oltre 50 metri fino alla batimetrica di 6 metri, nonostante il pescaggio massimo di ingresso nel canale di ingresso alla zona del cantiere sia di 3,5m.

Attualmente le imbarcazioni vengono sistemate sullo scalo che riemergendo tramite un verricello porta l'imbarcazione a secco .

La stessa viene poi posizionata su un carrello in ferro e viene spostata su percorsi obbligati su binari esistenti nel piazzale.

Tale operazione , se poteva essere compatibile con le necessità di 50 anni fa, oggi è inidonea allo scopo e oltre l'impiego di un numero di addetti considerevole (almeno 4 a terra più 1 subacqueo), comporta un tempo di alaggio e movimentazione piuttosto lungo e macchinoso.

Infatti, la sola operazione che comprende l'ingresso in mare dello scalo, il posizionamento dell'imbarcazione e l'emersione dello scalo fino al rientro all'inizio del bacino impegna dalle 4 alle 4,5 ore.

La successiva movimentazione fino al taccaggio sul piazzale per liberare lo scalo è di circa 8- 10 ore . Si precisa che il carrello deve essere trainato da un mezzo meccanico, quale gru gommata o autocarro cingolato

Pertanto il tempo di lavorazione di un alaggio è di circa 12 ore e quindi impegna sostanzialmente 1,5 giorni lavorativi.

Le stesse operazioni effettuate con il travel lift per analoga movimentazione di un'imbarcazione sui 30-35 metri di lunghezza necessitano di un tempo totale di circa 1,5 ore.

Ovviamente tale sostanziale differenza sulle tempistiche e sulla semplicità di movimentazione in sicurezza si traduce in enormi vantaggi sia dal punto di vista del rendimento che delle prestazioni ambientali dell'impianto.

In merito al rendimento è evidente che il sistema travel lift consente un'economia di tempo e di forze lavorative che si traduce in maggiore efficienza produttività ed economicità delle attività svolte nell'ambito del cantiere navale.

Garantisce soprattutto una maggiore operatività e un pronto intervento in caso di emergenze che si presentano di sovente soprattutto nel periodo estivo.

Infatti, il cantiere si trova all'interno della marina di Porto Cervo e al centro di un'area di traffico diportistico molto importante (Costa Smeralda e Arcipelago di la Maddalena) che interessa un bacino nautico portuale di migliaia d'imbarcazioni.

Il cantiere di Porto Cervo è baricentrico rispetto al bacino che va da Olbia a Santa Teresa di Gallura e quindi con l'adeguamento previsto sarebbe idoneo per garantire un pronto intervento, oggi non possibile, in caso di sinistri alle imbarcazioni che consentirebbe di scongiurare eventuali affondamenti e inevitabili inquinamenti rimorchiando le imbarcazioni nel cantiere più vicino che è appunto all'interno della Marina di Porto Cervo.

Ovviamente dal punto di vista delle prestazioni ambientali, la possibilità di poter rimorchiare le imbarcazioni nel cantiere più vicino (il Cantiere di Porto Cervo copre un consistente tratto di mare di oltre 30 miglia tra Santa Teresa di Gallura e Olbia, compreso il parco di la Maddalena) e poter alare gli yacht con tempistiche celeri, consentirebbe di evitare sversamenti in mare di idrocarburi o materiali inquinanti .

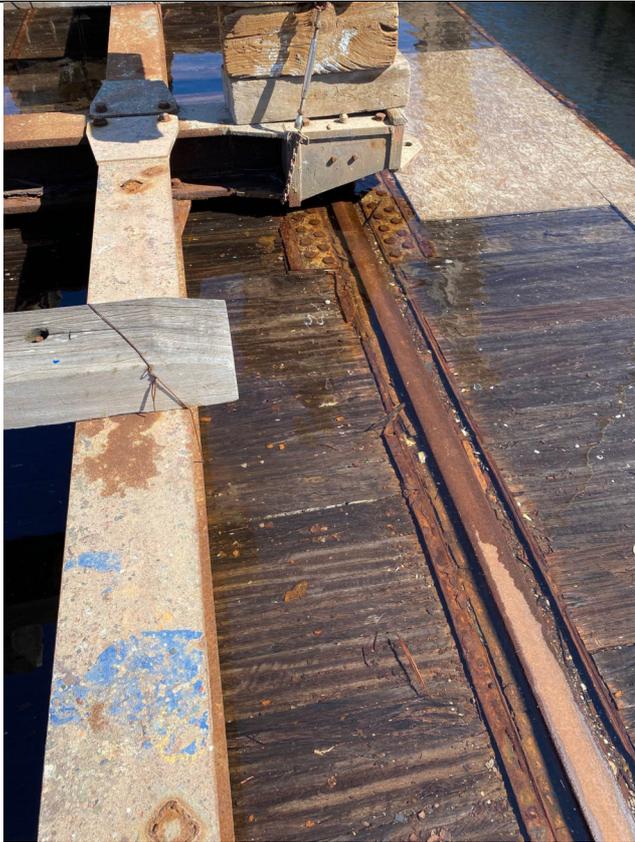
Infatti il cantiere si trova in un ambito costiero scoperto di idonei mezzi di sollevamento per imbarcazioni sopra i 25 metri di lunghezza ed è baricentrico rispetto al bacino nautico a Nord Ovest che comprende un tratto di mare di circa 20 miglia da Porto cervo al parco di La Maddalena fino a Santa Teresa di Gallura e baricentrico rispetto al polo nautico di assistenza più importante rappresentato da Olbia che dista circa 23 miglia da Porto Cervo .

E' del tutto evidente che il poter usufruire di un sistema di alaggio celere per gli interventi di emergenza , nel raggio di poche miglia, rappresenterebbe un servizio essenziale per i fini della sicurezza e della preservazione dell'ambiente marino .

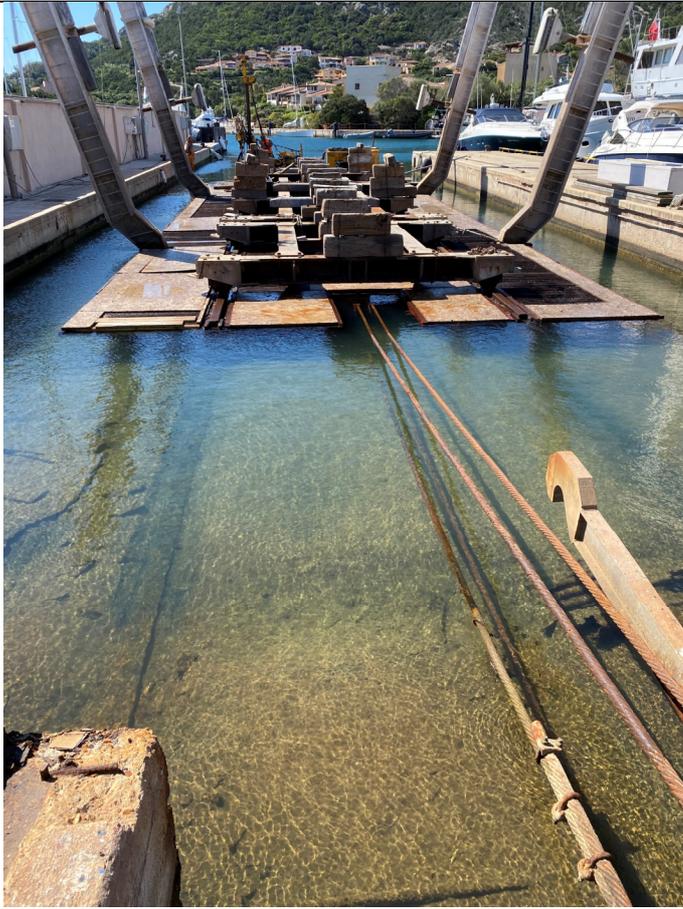
Allo stato attuale purtroppo, poiché lo scalo nella maggior parte dei casi è normalmente impegnato in fase di alaggio o con l'imbarcazione sullo scalo in attesa della movimentazione, non è possibile poter intervenire in tempi adeguati per consentire l'alaggio in emergenza di unità da diporto di lunghezza sopra i 20 m.

L'utilizzo del Travel previo adeguamento del bacino garantirebbe invece un tempo d'intervento sostanzialmente immediato.

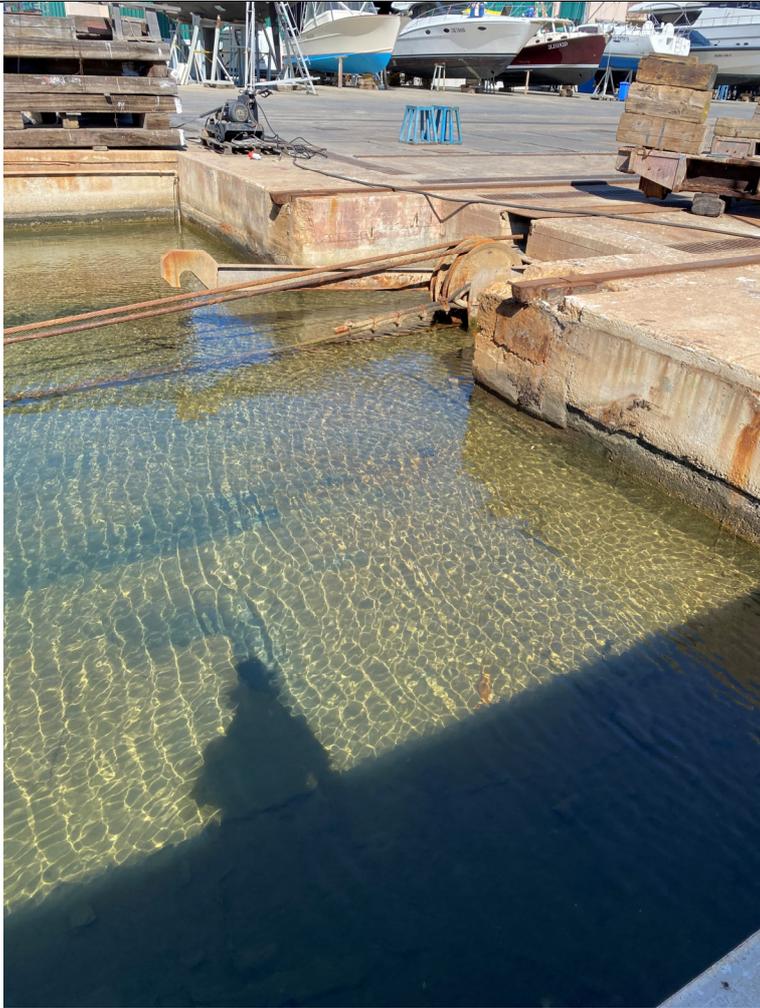
Dal punto di vista delle prestazioni ambientali bisogna anche considerare che lo scalo esistente viene immerso completamente in acqua trasferendo inevitabilmente con sé eventuali impurità depositate sullo stesso oltreché mettere a contatto con le acque del Marina le masse metalliche inevitabilmente soggette a corrosione e ruggine;



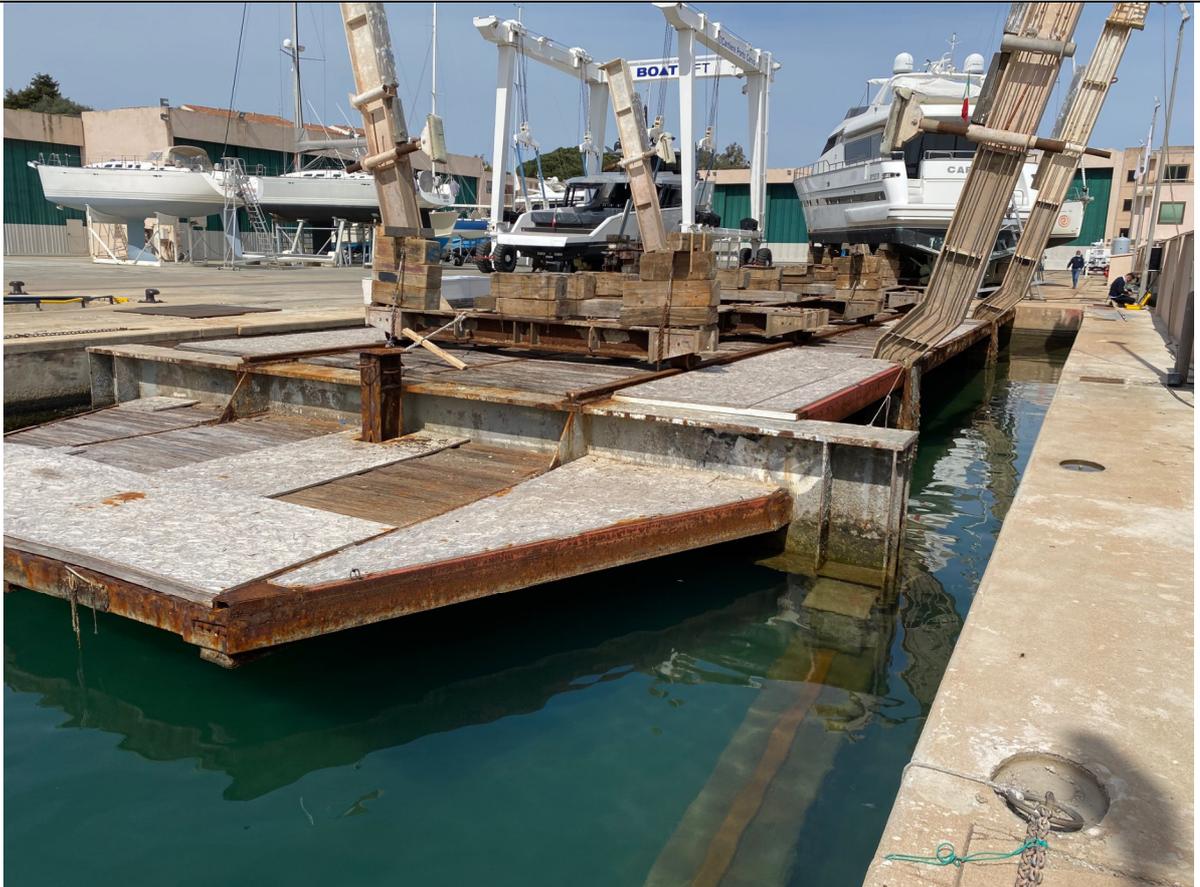
Vista dettaglio struttura e binari in ferro scalo esistente



Struttura e binari in ferro scalo esistente da dismettere



Zona interno scalo



Come si vede dalla foto lo scalo esistente presenta una struttura metallica ormai obsoleta e corrosa. Anche il piano di calpestio originario è stato nel tempo sostituito con pannelli in compensato marino che rendono la struttura esteticamente non idonea allo standard qualitativo della Marina di Porto CERVO .

Il nuovo Travel lift da 140 ton. , a seguito di adeguamento del bacino , consentirà invece l'alaggio e varo esclusivamente con fasce che avvolgono la carena senza alcuna potenziale contaminazione del corpo idrico .

È altresì evidente che le minori tempistiche di movimentazione garantiscano maggiore operatività del cantiere anche nel periodo relativo alle operazioni di alaggio e varo per il rimessaggio invernale delle imbarcazioni o per l'alaggio e il varo per interventi manutentivi effettuati dagli operatori nautici locali con inevitabili economie e vantaggi economici sulla collettività .

Il miglioramento delle prestazioni ambientali può essere pertanto non solo immediato ma anche potenziale poiché la possibilità di un intervento celere per alaggio e varo, per la fascia di yacht tra i 20 - 35 metri, nel bacino di utenza considerato, si traduce in una maggiore garanzia di tutela dell'inquinamento del il bacino nautico del Nord Sardegna.

Ad integrazione di quanto sopra esposto si fa presente che attualmente il lavaggio delle carene avviene nella zona del bacino del travel piccolo dove è presente una vasca di raccolta trattamento e quindi persistono difficoltà operative per la movimentazione dallo scalo alla zona di lavaggio .

Il presente progetto , con la dismissione dello scalo e quindi del vano verricello , prevede che lo stesso vano e la canaletta che attraversa il piazzale venga trasformata in canaletta per la raccolta delle acque di lavaggio che saranno intercettate da una nuova griglia realizzata alla radice del bacino oggetto di adeguamento .

E' evidente che tale soluzione rappresenta una miglioria aggiuntiva dal punto di vista ambientale

poiché entrambe le aree di alaggio saranno dotate di griglie di raccolta di acque di lavaggio.

RIEPILOGO miglorie del rendimento delle prestazioni ambientali dell'opera esistente

- 1- *Notevole riduzione delle tempistiche di movimentazione delle imbarcazioni nell'ambito del Cantiere con ottimizzazione delle risorse umane ;*
- 2- *Facilità di movimentazione delle imbarcazioni con il travel lift ottimizzando l'utilizzo degli spazi dei piazzali del cantiere;*
- 3- *Possibilità di pronto intervento per evitare dispersioni in mare e inquinamenti in caso di sinistri in mare del bacino di interesse nautico circostante per circa 30 miglia nautiche;*
- 4- *Operazioni di alaggio e varo con eliminazione di possibili contaminazioni nella fasi operative;*
- 5- *Realizzazione nuova griglia raccolta acque di lavaggio alla radice dello scalo utilizzando la canale esistente del verricello e cavo dello scalo con ampliamento delle aree di piazzale dotate di raccolta acque di lavaggio da convogliare nel sistema di trattamento esistente nella zona bacino travel 40 ton.*

Si ritiene pertanto che l'adeguamento proposto consenta di migliorare il rendimento e le prestazioni ambientali dell'opera esistente .

4. Localizzazione del progetto

La Marina di Porto Cervo si trova in Comune di Arzachena, nella parte nord-est della Sardegna, nella regione storica e geografica della Gallura.

Porto Cervo ricade all'interno della Costa Smeralda ovvero quel tratto della costa di Arzachena. in provincia di Sassari, interessata dal progetto dell'omonimo Consorzio Costa Smeralda, che si Estende dalla zona di Pitrizza, situata poco più a Nord di Porto Cervo, fino all'inizio del territorio comunale di Olbia, presso la spiaggia di Rena Bianca.

La Marina, situata all'interno di una insenatura al riparo dai forti venti che caratterizzano la zona. E' collocata tra il Golfo del Pevero a sud e Capo Ferro a nord, e ai piedi del Monte di Mola (o Monte Moro), un massiccio granitico, che raggiunge la quota di 422 metri e domina l'intera zona.

In riferimento alla localizzazione sotto l'aspetto ambientale si precisa che:

L'area di intervento all'interno di una zona di cantieristica classificata D3 nel Piano di Fabbricazione, non è compresa fra le aree individuate dalla Convenzione di Ramsar.

L'ambito in esame non è all'interno di aree Rete Natura 2000.

L'ambito in esame non è all'interno di ZPS.

L'ambito in esame non ricade all'interno di aree protette.

L'area non rientra in parte all'interno della IBA (Important Bird Areas).

Inoltre:

Il Sito è situato esternamente ad un articolato sistema di aree sottoposte a diversi regimi di tutela che comprende a nord il Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena, all'interno del cui perimetro sono compresi anche il SIC e la ZPS "Arcipelago La Maddalena" e a sud l'Area Marina Protetta Tavolara – Punta Coda Cavallo, che include il SIC "Isole Tavolara, Molara e Molarotto" e la ZPS "Isole del nord – est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro". Il tutto come meglio inclinato anche con apposita cartografia contenuta nello studio di caratterizzazione ambientale All. F

5. Caratteristiche del progetto

Descrivere le principali caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto (indicare se il progetto/opera è soggetto alle disposizioni di cui al D.Lgs.105/2015).

Descrivere la fase di esercizio (aree definitivamente impegnate; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi).

Per entrambe le fasi (cantiere, esercizio) indicare le tecnologie e le modalità realizzative/soluzioni progettuali finalizzate a minimizzare le eventuali interferenze con le aree sensibili indicate in Tabella 8.

Caratteristiche dell'opera caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali del progetto

L'intervento prevede la rimozione dello scalo di alaggio esistente e l'adattamento del bacino esistente per l'utilizzo con sistema di sollevamento mobile travel lift .

Dopo la rimozione dello scalo, si procederà con un restringimento del bacino per adeguarlo allo scartamento delle ruote del travel . il bacino verrà ristretto da metri 11 a 8 che di fatto corrispondono come larghezza allo scartamento delle attuali travi in CA su cui scorre il carrello dello scalo di alaggio esistente .

Il restringimento avverrà con un getto in CIs avente larghezza di metri 3 per una lunghezza totale (all'interno del bacino di circa 36 metri .

Prima del getto si procederà alla pulizia del piano di scorrimento delle rotaie costituito da basamento in calcestruzzo . Si prevede la pulizia degli eventuali depositi nella zona del getto con uno spessore dell'ordine di pochi cm (10-15 cm di sedimento) che verrà riposizionato nella parte dello scalo non oggetto di intervento fino al fondale di metri 6 .

Il getto, parzialmente armato e inghisato, ingloberà la trave di scorrimento in Ca esistente e sarà posato sul fondale dello scivolo costituito da un basamento esistente (per tutta la larghezza e lunghezza dello scalo) che ha uno spessore di circa 1,10 metri di altezza.

Infatti, il basamento in cls dello scalo esistente è imbasato su roccia sulla quale (a secco) e presenta una pendenza di circa il 12%.

La tipologia delle opere è del tipo a gravità per quanto riguarda la realizzazione del restringimento dello scalo Si prevede che il getto sia realizzato con conci di lunghezza di circa 6 m gettati entro casseforme, intervallati con zone a giorno per il libero ricircolo, nel bacino, dell'acqua con sezione di 2-3 metri.

La soluzione progettuale proposta presenta notevoli vantaggi da un punto di vista funzionale poiché consentirà di fare le operazioni di alaggio e varo con tempistiche molto ridotte al vecchio scalo.

Come meglio evidenziato negli elaborati descrittivi, tale soluzione comporta molti vantaggi sia per gli aspetti operativi sia per gli aspetti ambientali .

L'adeguamento del travel consente altresì di garantire maggiori economie poiché l'adattamento e la manutenzione straordinaria dello scalo esistente implicherebbero lo stanziamento di somme considerevoli rispetto all'utilizzo del travel già in possesso della società richiedente .

L'adeguamento consentirà di poter alare imbarcazioni fino a 35 metri di lunghezza e dislocamento fino a 140 ton.

Modalità di realizzazione *le attività in fase di cantiere (aree temporaneamente impegnate; tipologia di attività/lavorazioni; obblighi in materia di gestione delle terre e rocce da scavo; risorse utilizzate, rifiuti, emissioni/scarichi in termini quali-quantitativi, cronoprogramma).*

Le fasi di realizzazione dell'intervento, premesso che sono già stati compiuti i sondaggi geognostici allegati alla presente richiesta, possono così riassumersi:

- 1- Rimozione scalo esistente con smontaggio / taglio delle parti metalliche e in legname che saranno recuperate da ditta specializzata;
- 2- Messa in opera di panne galleggianti per la durata dei lavori alla fine del bacino;
- 3- Demolizione parziale della via di corsa / trave esistente in cls posta sul lato ovest dello scalo
- 4- Riempimento con cls canalette banchina lato ovest;
- 5- Demolizione parziale basamento scivolo in Ca al fine di garantire un fondale minimo di metri 2, 4 all'interno del bacino.

Il materiale (cls) Proveniente dalla demolizione verrà riutilizzato in colmata nella parte iniziale del bacino che sarà riempito ;

- 6- Realizzazione getti in cls previo posa di armature di richiamo nella trave sommersa esistente per evitare lo scorrimento del getto;

Aree di cantiere

Premesso che i lavori saranno eseguiti nel periodo compreso tra l'autunno e la primavera e pertanto in un periodo in cui in cantiere normalmente non vengono effettuate operazioni di alaggio e varo poiché le imbarcazioni si trovano rimessate all'interno dei capannoni o in piazzale, vengono di seguito elencate le diverse attività in fase di cantiere e le relative misure eventuali di mitigazione.

Aree a mare

L'area d'intervento si trova all'interno di un'area ben definita e limitata poiché all'interno dello scalo esistente.

Ancorchè non sono presenti escavi ma solo piccole demolizioni, lo specchio acqueo interessato dalle lavorazioni e dal getto per il restringimento dello scalo sarà delimitato con panne galleggianti per evitare la dispersione di eventuali particelle in sospensione per tutta la durata delle operazioni ancorché si ritenga che tale circostanza sia residuale poiché lo scalo presenta il fondale in calcestruzzo fino alla fine dello stesso e fino a profondità di 6 metri dove scorrono le rotaie.

Di fatto il fondale del canale di accesso allo scalo nel porto è di circa 3,5 metri mentre alla frine dello scalo esiste una specie di fossa dove scorrono i binari per consentire il carico degli yacht sul carrellone.

Aree a terra

Le aree a terra sono come detto all'interno del cantiere e in una posizione defilata dello stesso .

Pertanto le lavorazioni avverranno in un'area isolata nella quale potranno operare i mezzi meccanici e le betoniere sia per le eventuali rimozioni e demolizioni che per i getti.

L'ingresso al cantiere è delimitato, rispetto al porto turistico, con un cancello d'ingresso che non consente l'accesso ai non addetti ai lavori.

Nel piazzale in vicinanza dello scalo saranno stoccate le armature metalliche e le attrezzature di cantiere.

Non sono previsti escavi di materiale sciolto o scavi in terra e rocce da scavo .

Si prevedono esclusivamente la demolizione parziale delle vie di corsa in calcestruzzo e una parte del fondo dello scalo per aumentare la profondità nei primi 10 metri.

Non è prevista la produzione di rifiuti provenienti dalle lavorazioni infatti i materiali di demolizione saranno reimpiegati per il riempimento della parte iniziale dello scalo, dove sarà leggermente allargato il piazzale.

In merito alle emissioni scarichi si precisa che queste sono alquanto limitate e confinate all'interno del cantiere che si trova in una zona delocalizzata rispetto alle abitazioni di Porto cervo.

Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare

FASE DI ESERCIZIO

La fase di esercizio sarà caratterizzata da un utilizzo meno invasivo dei sistemi di alaggio e varo. Infatti, ora le operazioni di alaggio e varo avvengono con tempistiche piuttosto lunghe poiché è necessario preparare gli invasi da montare sullo scivolo, far scendere lo scivolo nello scalo fino al fondale necessario per posizionare l'imbarcazione da alare, posizionare l'imbarcazione e far riemergere lo scalo fino alla zona di piazzale dove la stessa verrà caricata su un ulteriore per la movimentazione.

Tali operazioni prevedono un'ingente presenza di personale e l'utilizzo di diverse attrezzature per la movimentazione fino al taccaggio nel piazzale.

Tra l'altro lo scalo deve ogni volta essere immerso nello specchio d'acqua portando oltre la sua massa ferrosa ormai corrosa in varie parti anche le polveri che si depositano durante la sosta.

Da precisare che in caso di emergenza dovuta a danni agli scafi delle imbarcazioni in porto o in navigazione nelle vicinanze poiché i tempi di preparazione dello scalo sono lunghi, il tutto si potrebbe riflettere sugli aspetti ambientali.

Con il nuovo sistema con travel lift invece le operazioni di alaggio e varo sarebbero celeri e l'imbarcazione sarebbe movimentata direttamente con il travel nel piazzale per essere taccata.

E' ovvio che in caso di emergenza le tempistiche siano a favore delle operazioni di alaggio e varo con il travel.

TECNOLOGIE E MODALITÀ REALIZZATIVE INTERFERENZE CON AREE SENSIBILI INDICATE IN TABELLA 8

Per entrambe le fasi di cantiere e di esercizio non si prevedono interferenze significative come 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.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Atto formale n. 229 -68-210 del 2015 28/5/1980 <input checked="" type="checkbox"/> Atto suppletivo n. 71 /1981 <input checked="" type="checkbox"/> Atto suppletivo n. 2/2004 <input checked="" type="checkbox"/> Atto suppletivo 3/2007 del 15 1/2007 <input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> Capitaneria di Porto/ Demanio regione Sardegna

7. Iter autorizzativo del progetto proposto	
<i>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>	
<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
Verifica di assoggettabilità a VIA	<input checked="" type="checkbox"/> Ministero Ambiente
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione preliminare variante art. 24 C.N. reg esecuzione <input checked="" type="checkbox"/> Presentazione pratica Suape per titolo edilizio <input checked="" type="checkbox"/> Autorizzazione art. 109 D.lgs. 156/2006 - approvazione in linea tecnica del progetto - Aspetti edilizi e Tutela paesaggio - Aggiornamento autorizzazione doganale	<input checked="" type="checkbox"/> Regione Sardegna – Servizio Demanio <input checked="" type="checkbox"/> Capitaneria di Porto <input checked="" type="checkbox"/> Comune di Arzachena <input checked="" type="checkbox"/> Provincia Olbia Tempio + Arpas <input checked="" type="checkbox"/> Regione Sardegna STOIS ex genio Civile OOMM <input checked="" type="checkbox"/> Comune di Arzachena <input checked="" type="checkbox"/> Agenzia delle Dogane

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 riportate 1:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione 2</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	
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"/>	
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
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"/>	
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"/>	
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"/>	

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

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica
Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale				
<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i>	
	<i>Breve descrizione</i>		<i>Si/No/? – Perché?</i>	
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.)?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<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"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
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>	
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	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
10. da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	Descrizione: Il sito è all'interno di un ambito portuale e si trova comunque a distanza dalle seguenti aree protette: - Isole facenti parte del Parco Nazionale dell'Arcipelago della Maddalena; Distanza circa 3 km Isole Nibani; - ZPS – Sic n° ITB010008 Isola di La Maddalena distanza oltre 12 km; - ZPS ITB013018 Capo Figari distanza oltre 12 km - Area marina protetta Tavolara, ZPS ITB 013019 e Sic ITB010010 distanza oltre 25 km;		Perché:	
11. 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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
12. 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"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
13. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
14. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata interscambiabilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
15. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
16. 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"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
17. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di	<input type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input 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>	
progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
18. 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>	
19. 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 checked="" type="checkbox"/> Si	<input 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, 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>	
21. 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>	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
23. 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 type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	

10. Allegati

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.

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)

<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
A	Relazione tecnica – documentazione fotografica		ASAPCM0004
B	Relazione paesaggistica		ASAPCM0005
C	Computo metrico		ASAPCM0006
Tav. 01	Inquadramento territoriale	1:25.000 1:2.000	ASAPCM0001
Tav. 02	Planimetrie: pianta stato di fatto con sondaggi, stato di fatto, demolizioni costruzioni, di progetto	1:100	ASAPCM0002
Tav. 03	Sezioni: stato di fatto, demolizioni costruzioni, di progetto, di progetto con travel	1:100	ASAPCM0003

Il/La dichiarante

Mario Ferraro

*(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.
Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare