

# REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

## COMUNE DI OLBIA

### PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DI UNA DARSENA PESCHERECCI A SERVIZIO DELL'IMPIANTO DI STOCCAGGIO E TRASFORMAZIONE DEL PESCATO

# C

## RELAZIONE PAESAGGISTICA

RIF. ELABORATO: 08-001-P-A4-RAM-001

	DATA	OGGETTO
REVISIONI	00	05-12-2013
	01	20-01-2015 REVISIONE
	02	
	03	

RED.: AF VER.: AM APPR.: AR

ESECUZIONE PROGETTO:



Viale Trieste, 65/1 - 09123 Cagliari - Italy  
Tel. +39 070 6848202 - Fax +39 070 6404743  
www.martech.it e-mail: info@martech.it



TEAM PROGETTO:

Ing. Andrea Ritossa - coord.  
Ing. Francesco Ritossa  
Ing. Alessandro Lai  
Ing. Alessio Mulas

COMMITTENTE:

**SPANO GROUP S.r.l.**  
PRODOTTI ITTICI  
SPANO GROUP S.r.l. snc  
OLBIA 07026 (OT) Italy  
Tel. 0789 996820 - Fax 0789 694410  
P.Iva 07878980901

Il presente progetto, o parte di esso, non può essere riprodotto in alcuna forma, in alcun modo e per nessuno scopo, senza autorizzazione.  
Ogni infrazione sarà perseguita a termini di legge.

## 1 INDICE

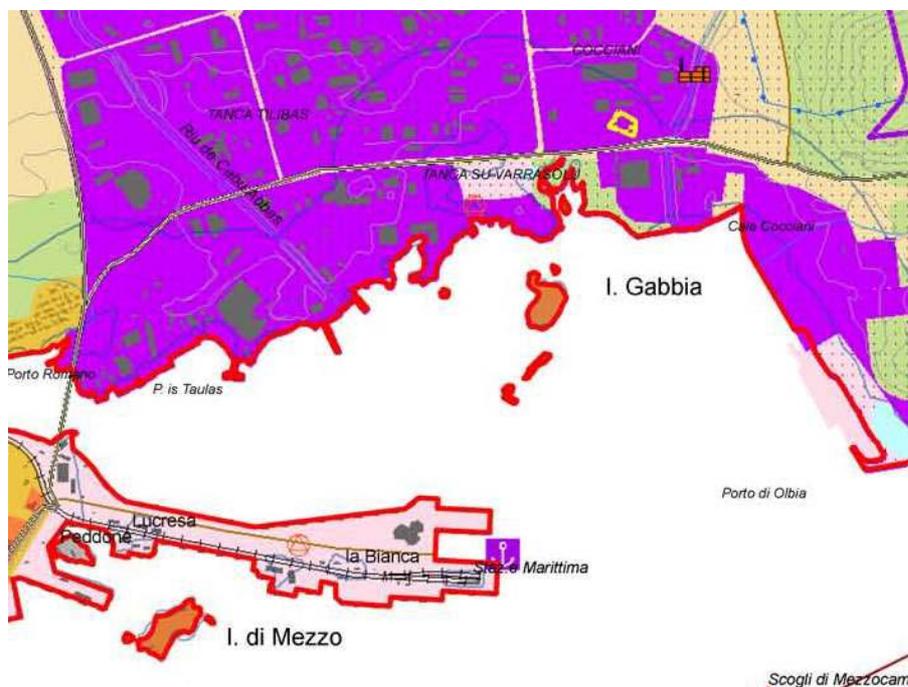
1	INDICE.....	i
2	PREMESSA.....	2
3	DEFINIZIONE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO.....	2
4	OPERE PREVISTE IN PROGETTO.....	3
5	ELEMENTI PER LA VERIFICA DI CONFORMITA' E DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE PAESAGGISTICA.....	5
6	ELEMENTI PER LA VERIFICA DI CONFORMITÀ AL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE.....	7
7	ELEMENTI PER LA VERIFICA DI CONFORMITA' AI DIVERSI PIANI.....	7
8	IMPATTI SUL PAESAGGIO ED ELEMENTI DI MITIGAZIONE.....	9
9	SIMULAZIONI DELL'OPERA IN PROGETTO.....	10

## 2 PREMESSA

La presente relazione paesaggistica, i cui contenuti si intendono conformi a quanto stabilito nel Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 12 Dicembre 2005 così come disposto dal Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al DLgs 22/01/2004 n.42, ha lo scopo di definire il contesto paesaggistico prima dell'esecuzione delle opere previste, le caratteristiche progettuali dell'intervento, nonché rappresentare nel modo più chiaro ed esaustivo possibile lo stato dei luoghi dopo l'intervento. Il progetto e la presente sono redatti e coordinati al testo del Piano Paesaggistico Regionale della Sardegna.

## 3 DEFINIZIONE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

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 – Insedimenti 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.*



**Figura 1. Estratto del foglio A18 – 4441 del PPR.**

L'area interessata dal progetto è l'insenatura posta nella zona Nord del Porto di Olbia che si trova ad Ovest dell'Isola Gabbia.

L'area presa 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 sfruttamento del contiguo Demanio Marittimo.

Il fronte mare interessato ha un'estensione lineare pari a 50.00 m e su tale terreno la Ditta Spano Group esercita la propria attività legata al settore della pesca.



**Figura 2. Vista aerea della zona interessata dal progetto.**

#### **4 OPERE PREVISTE IN PROGETTO**

L'intervento è localizzato nel tratto di costa a Nord del Golfo di Olbia, nel quale risultano già essere realizzate banchine anche di nuova fattura e progetti in corso d'opera per la realizzazione di nuove opere. Il sito in questione ricade nel foglio n.31 al mappale n. 3036.

Per la realizzazione delle opere di accosto si intende utilizzare la darsena naturale antistante il terreno di proprietà della Spano Group; tale sito è infatti particolarmente idoneo ad ospitare un'infrastruttura portuale.



**Figura 1. Ubicazione intervento**

Il fronte mare interessato ha una larghezza complessiva pari a metri 42 che saranno costituiti da una banchina in calcestruzzo della larghezza di 2.50 m imbasato a quota -2.50 dal l.m.m. su uno scanno in pietrame da 5 a 50 kg. La sovrastruttura della banchina avrà l'estradosso a quota +1.00 m e sarà dotata di cella antirisacca in modo da annullare gli effetti di moto ondoso generato dal naviglio in transito.

Tutto il fronte banchina è arredato di bitte in modo da consentire l'ormeggio di 9 imbarcazioni aventi l.f.t. pari a 12 m che potranno usufruire dei servizi offerti nel retrostante piazzale. Il numero dei posti barca è impostato sul dato attuale delle imbarcazioni della Spano Group e della Biotec Mar che sono quelle di seguito riportate:

**SPANO GROUP SRL**

M/B denominata RUDY matricola OL 1176 metri 7.25

M/B denominata ALESSANDRO metri 8.40

**BIO.TEC.MAR. SRL**

M/B denominata SARA matricola OL 1125 metri 6.50

M/B denominata PAOLA matricola OL 1201 metri 6.50

M/B denominata TITANIC matricola OL1208 metri 6.04

Imbarcazione da carico cantiere ITALNAUTICA metri 7.50.

I posti barca verranno realizzati di dimensioni superiori alla flotta attuale di stretta pertinenza della struttura operativa sia in vista di eventuali eventuali sviluppi della stessa che per consentire ad un naviglio esterno di poter usufruire eventualmente dei servizi offerti dalla società.

Lungo la parte retrostante della banchina un cunicolo consentirà il passaggio delle canalizzazioni per la fornitura dei principali servizi quali luce e acqua.

La sovrastruttura del piazzale sarà costituita da una fondazione in misto granulare, una base in misto cementato ed una pavimentazione costituita da una lastra di c.a.

Le pendenze del piazzale saranno realizzate in modo da convogliare le acque in una canaletta dalla quale saranno avviate ad una vasca ove avverrà il trattamento delle acque meteoriche e di lavaggio prima del loro invio alla fognatura del consorzio industriale.

Inoltre è previsto il dragaggio di un canale d'accesso di profondità pari a 2.00 m e larghezza minima pari a 13.00 metri per la navigazione sicura delle imbarcazioni. Il canale sarà opportunamente segnalato da boe.

Il materiale di risulta derivato dalle operazioni di escavo dovrà essere conferito in apposita discarica autorizzata oppure potrà essere riutilizzato a terra previo l'ottenimento dell'autorizzazione prevista dall'Art. 109 del DLgs 152/2006 presso il competente ufficio della Provincia di Olbia – Tempio.

Si allega alla presente la caratterizzazione chimico fisica di detto materiale dal quale si evince la possibilità di poterlo riutilizzare nell'ambito dei lavori.

## **5 ELEMENTI PER LA VERIFICA DI CONFORMITA' E DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE PAESAGGISTICA**

Il problema dell'inserimento ambientale e paesaggistico di una banchina all'interno del porto commerciale operativo di Olbia non è, nel nostro caso, un aspetto di forte criticità.

Il P.P.R. all'art. 61 del Titolo III (Assetto Insediativo) definisce quali prescrizioni debbano essere seguite per l'adeguamento degli strumenti urbanistici mettendo in evidenza il fatto che le nuove opere da realizzare dovranno essere orientate alla riqualificazione ed al completamento degli insediamenti esistenti, localizzando i nuovi interventi in connessione e integrazione strutturale e formale con l'assetto insediativo esistente.

Si deve inoltre pensare ad una conformazione della nuova struttura esistente che segua il principio di armonizzare le architetture con il contesto, nel rispetto di un corretto inserimento nel paesaggio e nell'ambiente.

Tali linee sono indubbiamente seguite dal progetto in questione che prevede un allineamento di banchina con quelle esistenti a completamento dell'opera portuale, con caratteristiche del tutto uguali alle opere già realizzate.

Come riportato nella Scheda d'Ambito n.18 del P.P.R. ,facente riferimento al Golfo di Olbia, la conformazione del sistema paesaggistico-costiero, la varietà delle opportunità di fruizione rappresentate dalle tipologie di siti naturali ed insediativi (ricettività, portualità, servizi) rappresentano una potenzialità anche in relazione ad una dimensione abitativa non unicamente relegata alla stagionalità.

Di contro le criticità riconoscibili nell'Ambito si identificano nel campo generale dell'accessibilità alle risorse costiere, che contrasta con l'entità e le potenzialità che, in tale Ambito, il sistema naturale ed insediativo è in grado di esplicare. La articolata composizione del sistema naturale costiero e dell'organizzazione del sistema insediativo (nei servizi, nella ricettività, nella portualità) contrasta con le criticità dovute alla difficile accessibilità e fruizione collettiva delle risorse costiere, richiedendo strategie di gestione territoriale finalizzate a favorire la disponibilità di spazi pubblici per la fruizione del territorio costiero.

Per quanto attiene all'impatto visivo tutte le opere previste risultano ampiamente contenute all'interno delle emergenze planimetriche e altimetriche sia del contesto portuale che di quello urbano adiacente, ripetendosi uguali nel modulo.

Il materiale di risulta derivato dalle operazioni di escavo dovrà essere conferito in apposita discarica autorizzata oppure potrà essere riutilizzato a terra previo l'ottenimento dell'autorizzazione prevista dall'Art. 109 del DLgs 152/2006 presso il competente ufficio della Provincia di Olbia – Tempio.

Infine, per quanto attiene gli impatti in fase di costruzione, si precisa che i mezzi di trasporto per l'approvvigionamento dei materiali potrà avvenire direttamente dagli svincoli per la sopraelevata e per il tunnel senza interessare il centro cittadino. I mezzi che verranno utilizzati in fase di cantiere saranno: pala meccanica, escavatore, autobetoniere, camion per i trasporti e gru. Per quanto riguarda i mezzi marittimi che verranno utilizzati nelle opere a mare, saranno draghe sorbone e gru a grappo, pontone, betta e motobetta per l'escavazione del fondale e motobarche di appoggio e di servizio al cantiere.

Gli effetti sulla qualità dell'aria generati dalle operazioni di costruzione saranno limitati alla polvere proveniente dalla movimentazione del materiale del nucleo tout-venant e dagli scogli.

Detti problemi potranno essere risolti nel corso dei lavori dalla D.L. che ordinerà all'Impresa la sistemazione quotidiana e l'innaffiamento delle aree di cantiere e pulizia delle ruote dei mezzi meccanici al fine di evitare rifiuti e polvere sull'area portuale e sulle strade extraurbane di accesso.

Per quanto attiene alla produzione di rumori molesti anche in fase costruttiva si prevede che questi 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.

Il progetto contribuisce inoltre ad elevare gli standard di igiene pubblica attraverso la realizzazione di idonei servizi igienici, e con il servizio di raccolte di acque nere.

## **6 ELEMENTI PER LA VERIFICA DI CONFORMITÀ AL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE**

Le opere in progetto ricadono all'interno dell'Ambito 18 del PPR. In Particolare esse sono comprese nelle Aree delle Infrastrutture<sup>1</sup> all'interno dell'insediamento cittadino olbiese.

Il piano Paesistico nei suoi principi pone il recupero dei paesaggi degradati da attività e tra gli indirizzi strategici del Piano d'ambito: "la ricostruzione dell'accessibilità costiera, la riqualificazione della rete dei percorsi se dei servizi per la fruizione dell'Ambito, la qualificazione ambientale dell'insediamento turistico attraverso un progressivo adeguamento o trasformazione dell'edificato esistente, la riqualificazione e diversificazione del sistema dell'accessibilità da e verso la città di Olbia, la riqualificazione del sistema delle portualità in modo da favorire le relazioni anche percettive fra il paesaggio marino e quello terrestre": indirizzi intieramente percepibili e percepiti dal presente progetto.

Le opere in progetto,infatti, sono in linea con le prescrizioni e gli indirizzi del PPR, poiché finalizzate a favorire le relazioni fra il paesaggio marino e quello terrestre.

L'ubicazione della nuova banchina rende la struttura portuale più omogenea e idonea allo svolgimento delle attività terrestri connesse a quelle marittime.

## **7 ELEMENTI PER LA VERIFICA DI CONFORMITA' AI DIVERSI PIANI**

Sulla zona in cui verrà realizzato l'intervento previsto in progetto insistono diversi piani strumenti di pianificazione dei quali si deve tener conto per un corretto utilizzo del suolo.

Il vecchio Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) di Olbia predisposto il 22 Luglio 1957 dall'allora Ufficio del Genio Civile per le opere Marittime di Cagliari, così come le successive modifiche ed integrazioni, non davano indicazioni in merito alla zona oggetto di studio. Il nuovo Piano

---

<sup>1</sup> Allegato D.G.R. n°22/3 del 24.05.2006

Regolatore Portuale, redatto dall'Autorità Portuale di Golfo Aranci, invece comprende la zona in cui sarà realizzato l'intervento classificandolo come "Cantieri Navali Zona Industriale" come si evince dalle figure di seguito riportate.

Il Piano Urbanistico Comunale e il ed il Piano di Fabbricazione di Olbia per le aree ubicate all'interno della Zona Industriale rimandano al Piano Regolatore Industriale del CINES (Figura 5).

Tale area è classificata come «Zona D2 - per la piccola industria, artigianato e terziario connesse alle attività del mare». 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.

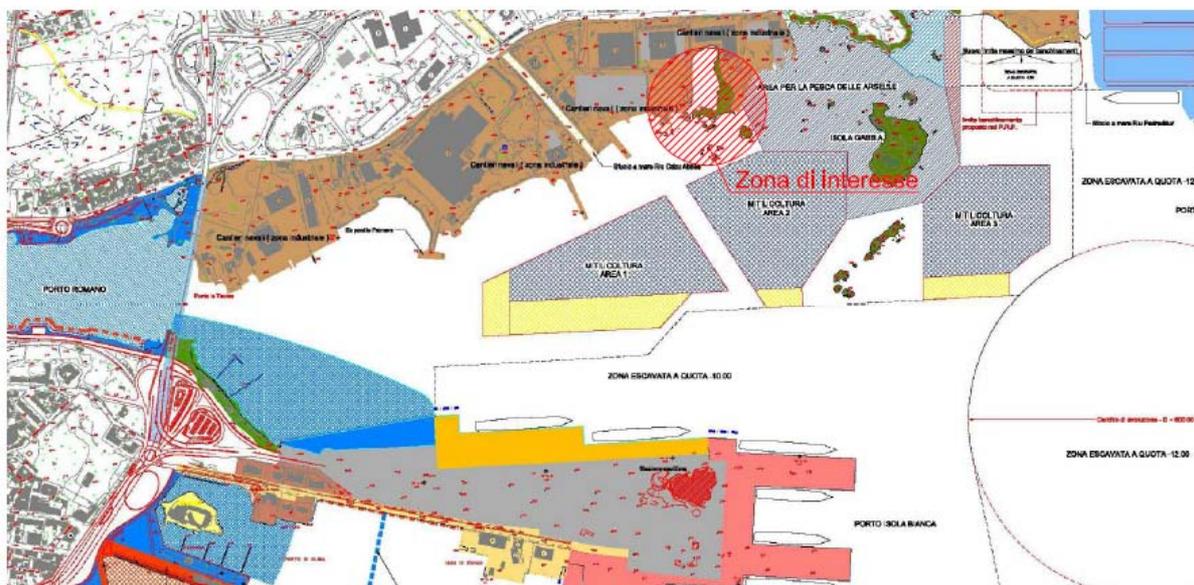


Figura 3. Estratto del P.R.P.

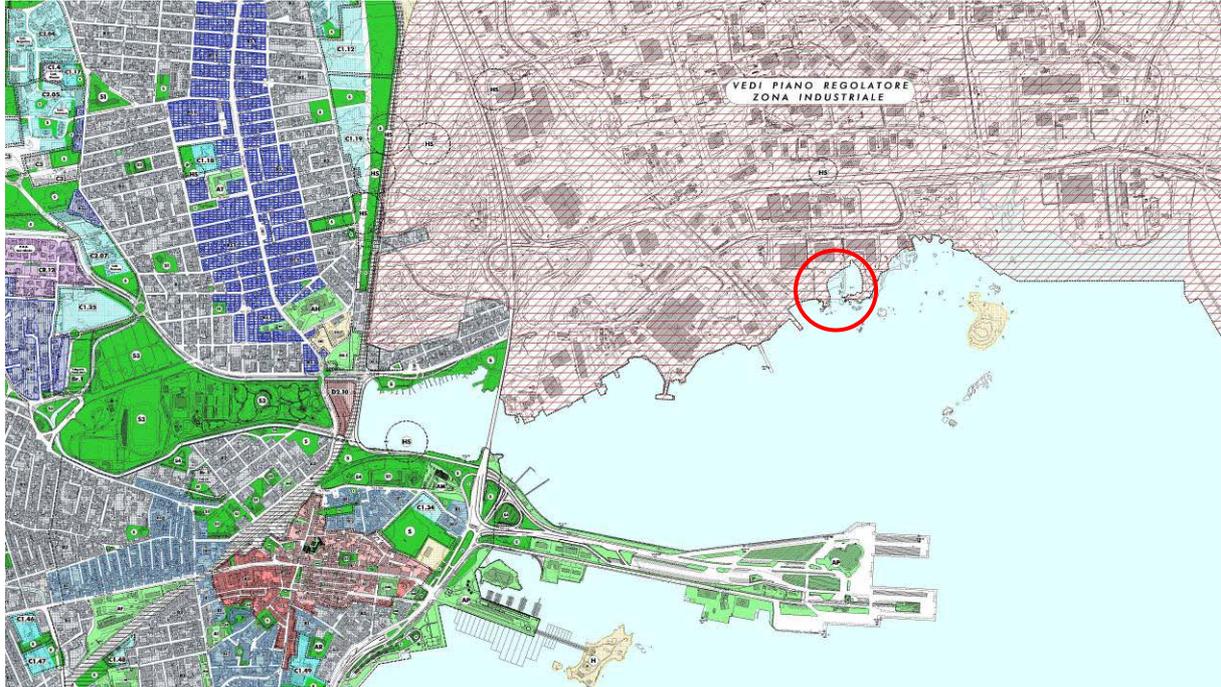


Figura 4. Estratto del P.U.C.



Figura 5. Estratto del Piano Regolatore Industriale del CINES

## 8 IMPATTI SUL PAESAGGIO ED ELEMENTI DI MITIGAZIONE

Come più volte specificato nella presente relazione il progetto proposto è sostanzialmente finalizzato alla realizzazione di una banchina nel Porto di Olbia.

Si ritiene che gli impatti sul paesaggio non siano negativi in quanto si procederà al potenziamento del porto senza modificarlo in modo importante e tenendo una linea progettuale già adottata in precedenza nei lotti confinanti a quello interessato dalle nuove

opere. Inoltre la nuova configurazione portuale renderà il porto ancora più efficiente di quanto già non lo sia ora, mantenendo integro il paraggio da salvaguardare come specificato nel P.P.R.

## 9 SIMULAZIONI DELL'OPERA IN PROGETTO

### - FOTO SATELLITARE e SIMULAZIONE DELL'INTERVENTO

Come è evidente dalla foto, l'intervento in oggetto risulta inserito in un ambito altamente industrializzato, la tipologia costruttiva e i materiali utilizzati sono analoghi alle opere presenti nello stesso luogo.

### - FOTO 1 e SIMULAZIONE DELL'INTERVENTO

Vista della darsena

L'impatto dell'intervento è minimale, solo una piccola porzione di vegetazione e flora verrà intaccata. D'altra parte l'area che verrà sottratta è già interessata da un alto grado di compromissione antropica.



FOTO SATELLITARE



SIMULAZIONE INTERVENTO IN PROGETTO

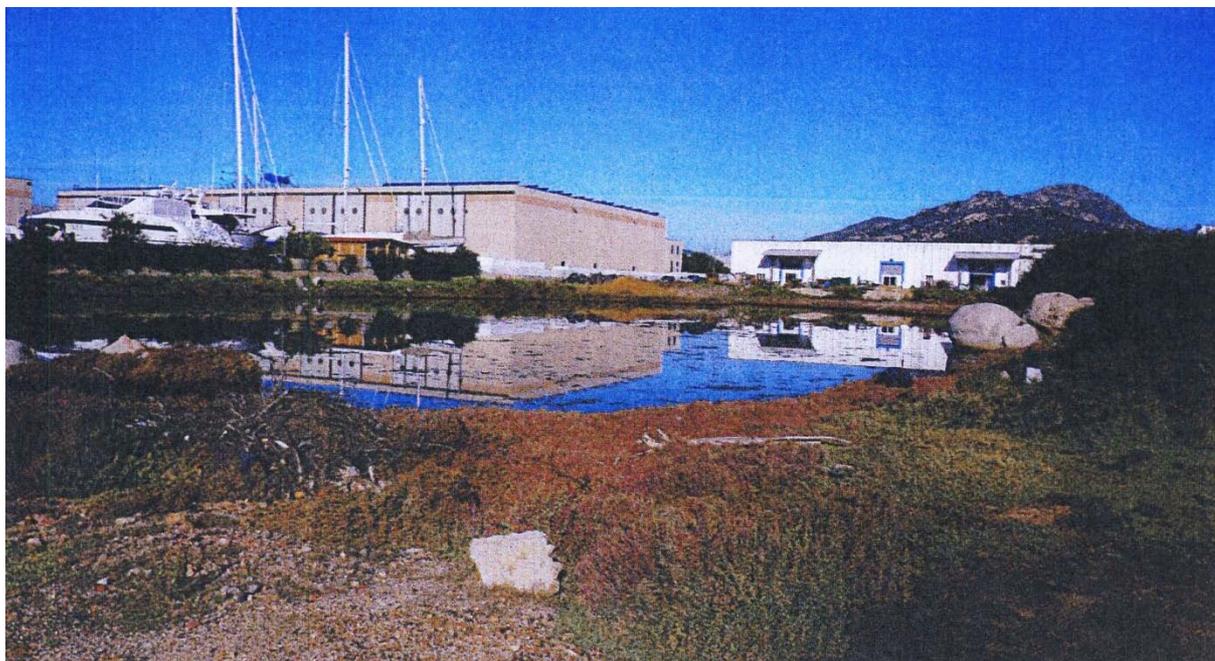
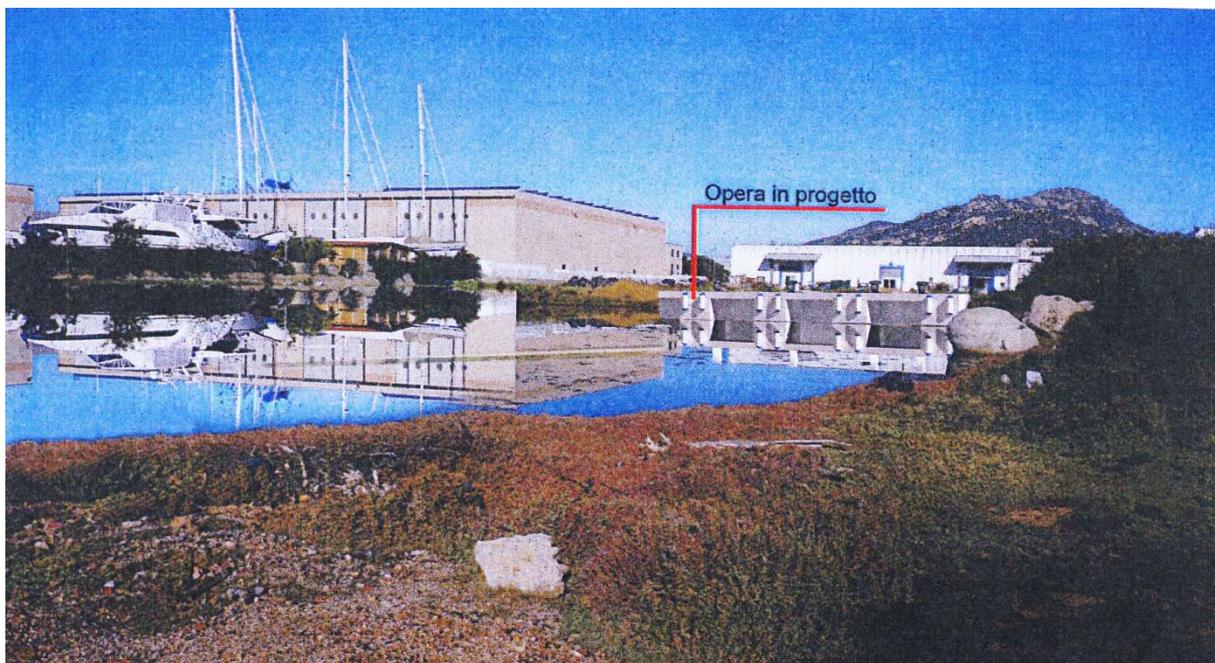


FOTO 1



SIMULAZIONE INTERVENTO