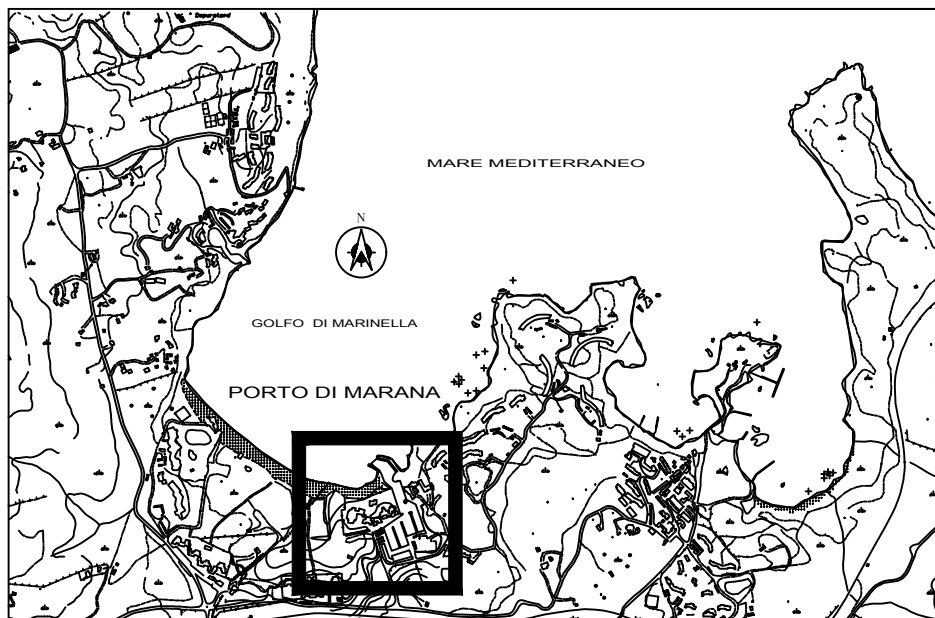


COMUNE DI GOLFO ARANCI

PROVINCIA DI OLBIA - TEMPIO

PIANO DI LOTTIZZAZIONE IN ZONA G15 e G16 IN LOCALITA' "MARANA" - GOLFO DI MARINELLA



LAVORI DI COSTRUZIONE DELL'AMPLIAMENTO DEL PORTO CON ANNESSI SERVIZI E EDIFICI COMMERCIALI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA

Tavola n° 1.1.2	ELABORATO RELAZIONE PAESAGGISTICA	Data LUGLIO 2019
Progettazione Generale Architettonica e Strutturale  ING. GIORGIO DEROSAS (progettista incaricato e coordinatore) Arch. Marika Leoni (progettista) Ing. Sergio Mutzu (progettista) Ing. Angelo Mario Tancredi (progettista) Geom. Paolo Ignazio Ledda (collaboratore)	Coordinamento e aspetti ambientali  Dott. Augusto Navone - Biologo Via G. D'Annunzio n° 100 07026 Olbia (OT) tel. 078926820	
Progettazione idraulica  TEC MED INGEGNERIA S. r. l. Via Marche n° 22 09127 Cagliari - tel/fax +39 070 480309 - www.medingegneria.it	Ing. Marco Pontin Ing. Stefano Ponti Ing. Marco Gonella	Impatto Acustico  SICI S. r. l. Ing. Roberto Lassandro
Geologia e geotecnica STUDIO TECNICO DI GEOLOGIA Dott. Geol. Giacomo Deiana Via Fratelli Cervi n° 42 0+9020 Ussana (CA) Tel. 3293651161 P. I. 03053920926 - C. F. DNEGCM80E27B354R	Progettazioni Agro-Forestali  STUDIO GIANNOTTU AMBIENTE - TERRITORIO - PROGETTAZIONI AGRO-FORESTALI	Studio Giannottu Via Angioy n° 8 07029 Tempio Pausania (OT) Tel/fax 0789673102 e-mail studiogiannottu@alice.it
Progettazione impianti  DP ENGINEERING S.r.l. S.V. Monte Oro n° 38 - 07100 SASSARI Tel. 0792657049 - studiotechnico.dp@tiscali.it	p.i. GIANCARLO PISTELLI Collaboratori: p.i. MASSMILIANO BIOSA	Il Committente  YACHTING CLUB MARANA S.r.l. Sede Legale e Amministrativa: Località Punta Marana Casella Postale 44 07020 GOLFO ARANCI (Sassari) Telefono 0789 32088 - 32052 www.marinadiportomarana.com email: portomarana@tiscali.it
Progettazione impianti  Daniel Porcu UFFICIO TECNICO MOLINAS Località "Ignazioni" snc 07023 Calangianus (OT) E-Mail: ufficiotecnico@sugherificiomolinas.com Tel/Fax: 079/680482-680390		

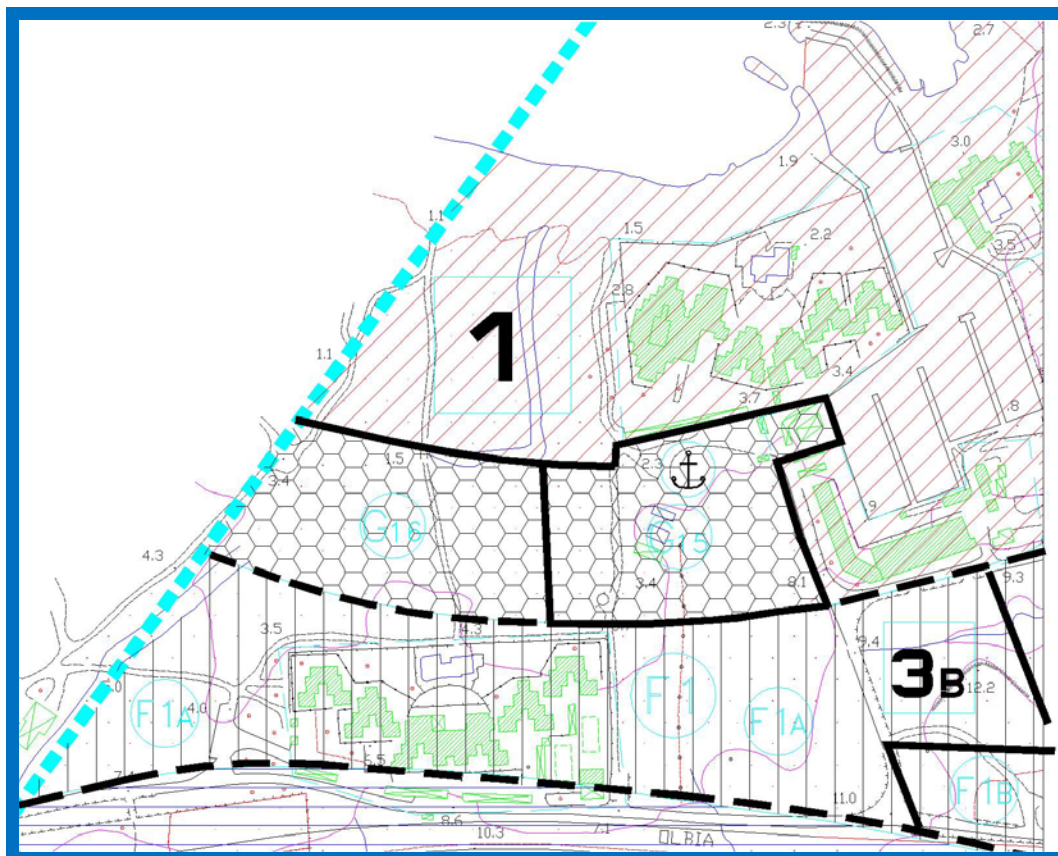
1. RICHIEDENTE: *Yachting Club Marana S. r. l.* con sede in località Punta Marana nel Comune di Golfo Aranci rappresentata dal Sig. Molinas Gianfranco, nato a Calangianus il 11.01.1951 ed ivi residente in via Monte Grappa, codice fiscale MLNGFR51A11B378F in qualità di Legale Rappresentante..

2. TIPOLOGIA DELL'OPERA: **Piano di lottizzazione in zona G15-G16 –** *Lavori di costruzione dell'ampliamento del porto con annessi servizi e edifici commerciali in località "Marana" - Golfo di Marinella VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VIA*

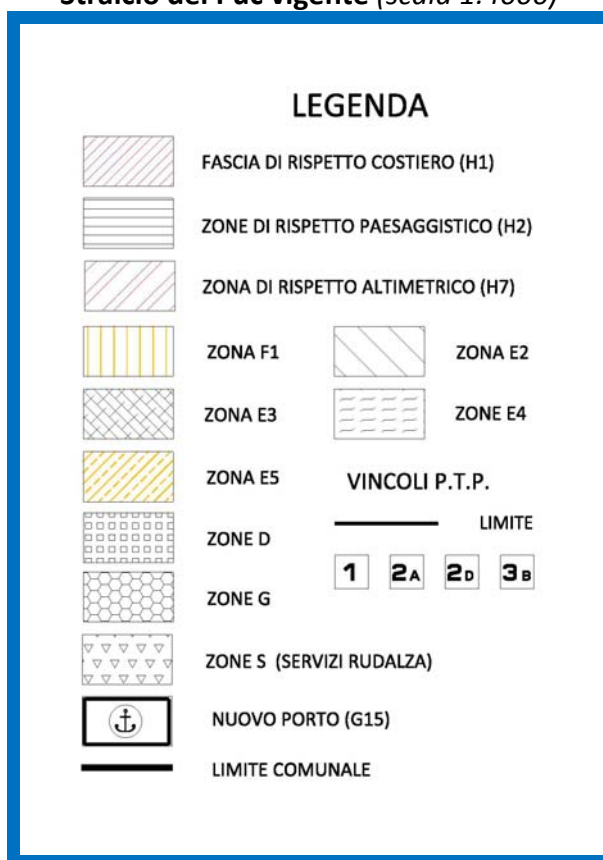
3. RIFERIMENTO URBANISTICO: Intervento ricadente su area facente parte del Piano di Lottizzazione convenzionato (il 8/04/2006 è stata stipula la convenzione urbanistica dal Notaio Giuliani e registrata in Olbia il 04/05/2006 al n° 2002 mod. 1t) su area individuata, nel PUC vigente, in zona G15 e nel Catasto Terreni del Comune di Golfo Aranci al foglio 7 mappale 8, 83, 441, 467 e 1350. Il comune di Golfo Aranci è inoltre dotato di un PUC adottato; in tale documento l'area in oggetto è individuata nella tavola B.02C come zona G04.5 e G04.6 con le stesse destinazioni d'uso del PUC vigente

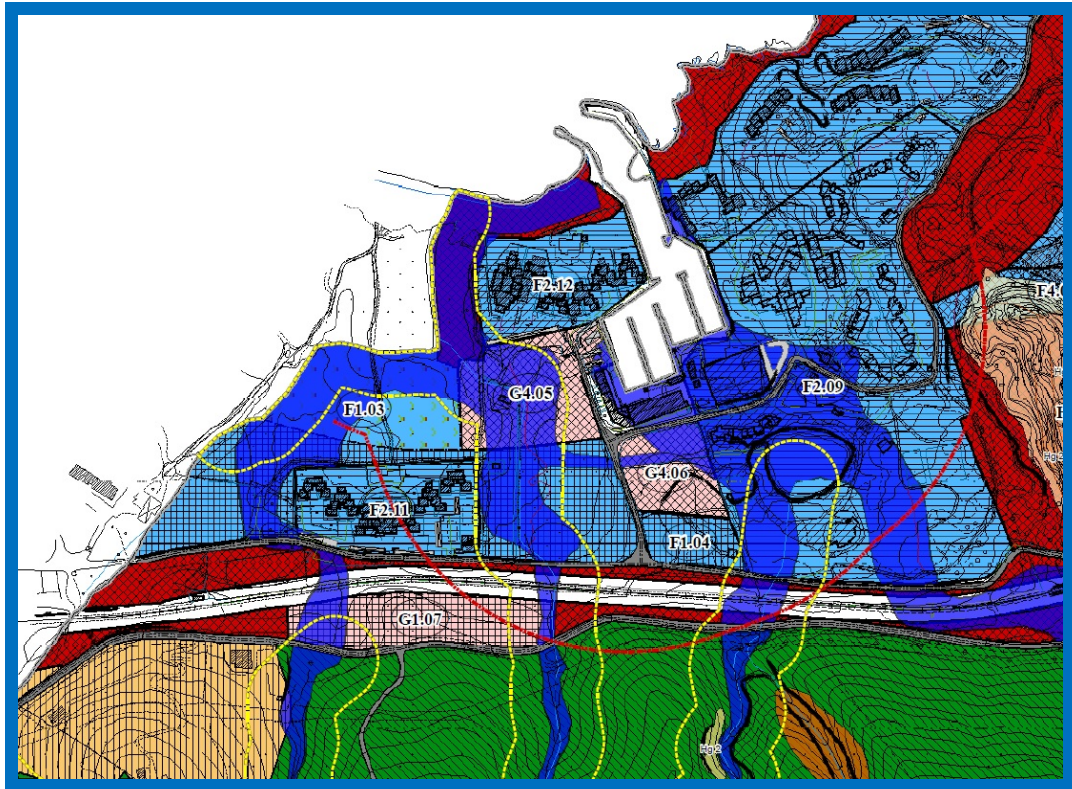


Stralcio catastale (Scala 1:4000)








Stralcio del Puc vigente (scala 1:4000)










Stralcio del Puc Adottato (scala 1:4000)



ZONA F - INSEDIAMENTI TURISTICI

-  ZONA F1 - Insempiamenti turistici pianificati
-  ZONA F2 - Insempiamenti turistici spontanei
-  ZONA F4 - Nuove aree turistiche
-  F - Standards
-  Ubicazione preferenziale dei volumi




ZONA G - SERVIZI GENERALI

-  ZONA G1 - Attrezzature di servizio
-  ZONA G2 - Parchi, strutture per lo sport e il tempo libero
-  ZONA G4 - Infrastrutture a livello di area vasta
-  G - Standard
-  Ubicazione preferenziale volumi - Zona G2.01 (Campo da Golf)






ZONA H - SALVAGUARDIA AMBIENTALE

-  ZONA H2.3 - Area di rispetto 3 - Paesaggistica
-  ZONA H2.5 - Area di rispetto 5 - Cimiteriale

ZONA S - STANDARD URBANISTICI

-  ZONA S1 - Aree per l'istruzione
-  ZONA S2 - Aree per attrezzature di interesse comune
-  ZONA S4 - Aree per parcheggi pubblici

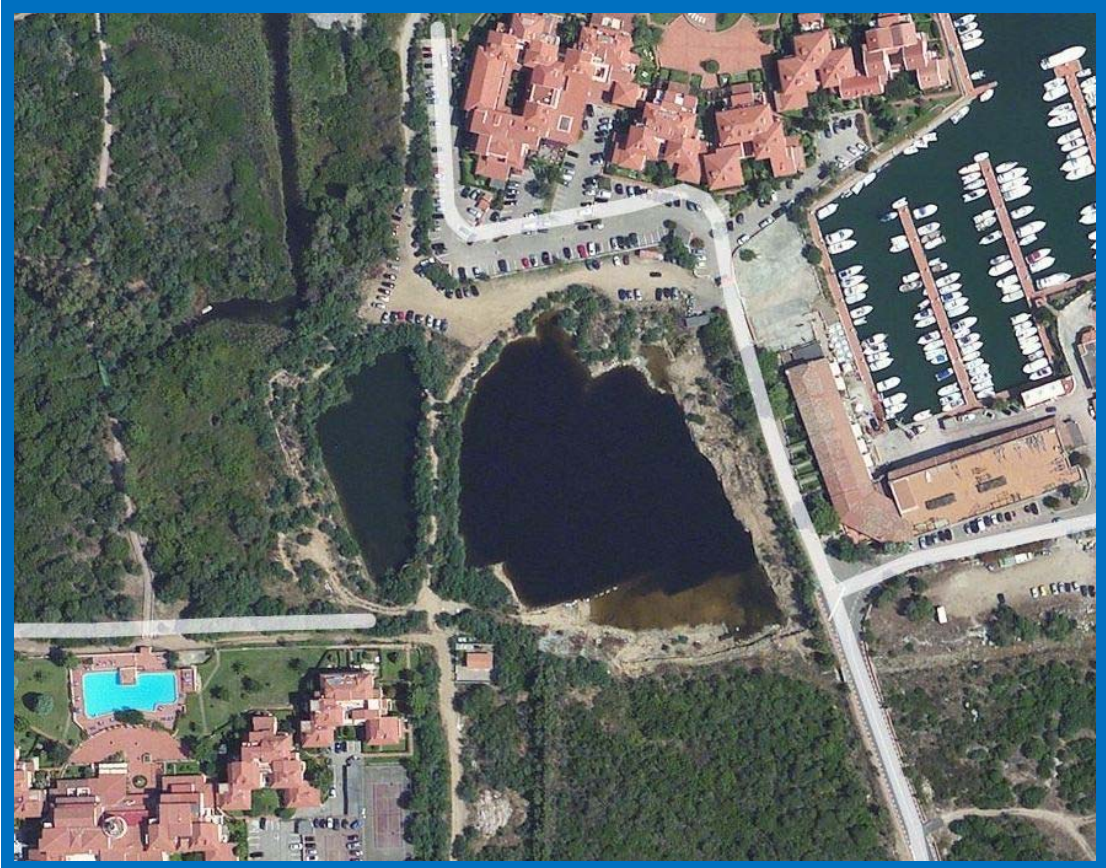
LA PERICOLOSITA' IDRAULICA

-  Hi 1 Pericolosità Idraulica Moderata (T=500)
-  Hi 2 Pericolosità Idraulica Media (T=200)
-  Hi 3 Pericolosità Idraulica Elevata (T=100)
-  Hi 4 Pericolosità idraulica molto elevata (T=50)
-  Fasce Fluviali di rispetto

4. CARATTERE DELL'INTERVENTO: Permanente

5. DESTINAZIONE D'USO: Porto Turistico con servizi annessi così come previsto dalle norme di attuazione del P.U.C. del Comune di Golfo Aranci e dalla NTA del P. di L. Convenzionato

6. USO ATTUALE DEL SUOLO: il suolo è attualmente interessato da una fase avanzata di scavo per la realizzazione del porto e sono presenti servizi pubblici e privati (condotte elettriche, fognarie, idriche, stradali, etc).



7. CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO: Come emerge dall'analisi del paesaggio, il lotto è inserito in area extraurbana a destinazione servizi (G15) in località Golfo di Marinella nel Comune di Golfo Aranci; il contesto è costituito, generalmente, da costruzioni destinate ad usi commerciale e turistico ricettivo; nelle vicinanze sono presenti diversi interventi di tipo ricettivo. L'intervento proposto prevede l'ampliamento del porto turistico e la realizzazione di volumetrie commerciale e servizi annesse al porto turistico

8. MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO: Il territorio è geologicamente costituito, al di sotto di una copertura superficiale costituita da terreno vegetale e/o materiale di riporto sabbioso o ciottoloso, da una coltre arenizzata, rappresentata da un sabbione arcossico a matrice prevalentemente quarzosa derivante dall'alterazione della roccia del basamento. Il basamento,

costituito da rocce migmatitiche, si presenta di consistenza litoide (per maggior dettaglio si rimanda alla relazione geologica allegata al Piano).

Dal punto di vista naturalistico si può dire che l'opera in progetto interessa l'orizzonte bioclimatico della macchia mediterranea di cui si riscontrano ancora gli aspetti vegetazionali e floristici caratteristici.

Il territorio circostante mostra recenti interventi di tipo turistico ricettivo con costruzioni anche su quattro livelli fuori terra con edifici realizzati tra la fine degli anni 70 e gli anni 2000 con varie architetture. L'area è dotata di tutte le infrastrutture tipiche di un ambiente urbano (strade, illuminazione, marciapiedi, condotte idriche, fognarie, etc.).

9. UBICAZIONE DELL'OPERA.

L'area oggetto del presente studio è collocata fisicamente in corrispondenza del Golfo di Marinella amministrativamente nel Comune di Golfo Aranci. Situata in aree di proprietà della "Molina Immobiliare S.r.l." e della "Yachting Club Marana S.r.l." in prossimità della darsena portuale, è interessata da un elevato grado di compromissione antropica: una serie di interventi succedutesi nel tempo, non sempre pianificati, hanno di fatto determinato una trasformazione dell'ambito, con alterazione irreversibile della conformazione paesistico/ambientale del luogo con la realizzazione di vari insediamenti abitativi (vari complessi residenziali quali Cala Reale, Le Corti di Marinella, Eucaliptus, Porto Marana, Hotel e Residence Abi D'Oru, ecc.) e portuale. Da tutto ciò deriva che lo stato di qualità dell'ambiente attuale è quello risultante dalle trasformazioni che nell'ultimo trentennio hanno interessato la Sardegna in generale e la costa in particolare. Il centro abitato più vicino è quello di Golfo Aranci con vocazione marinara originariamente, e modificata attualmente dalle attività turistiche ed infrastrutturali a servizio del turismo.



9a. ESTRATTO AEROFOTOGRAMMETRIA



Aerofotogrammetria della zona (scala 1: 4000)

9b. ESTRATTO P.P.R.

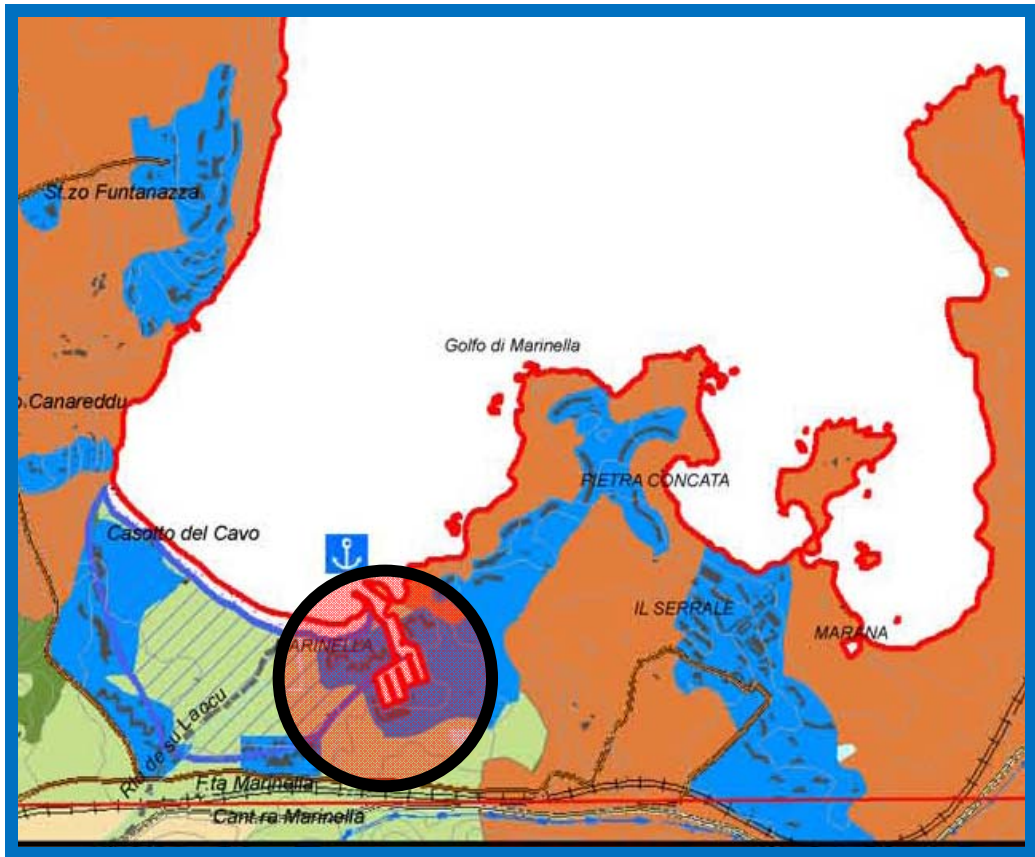
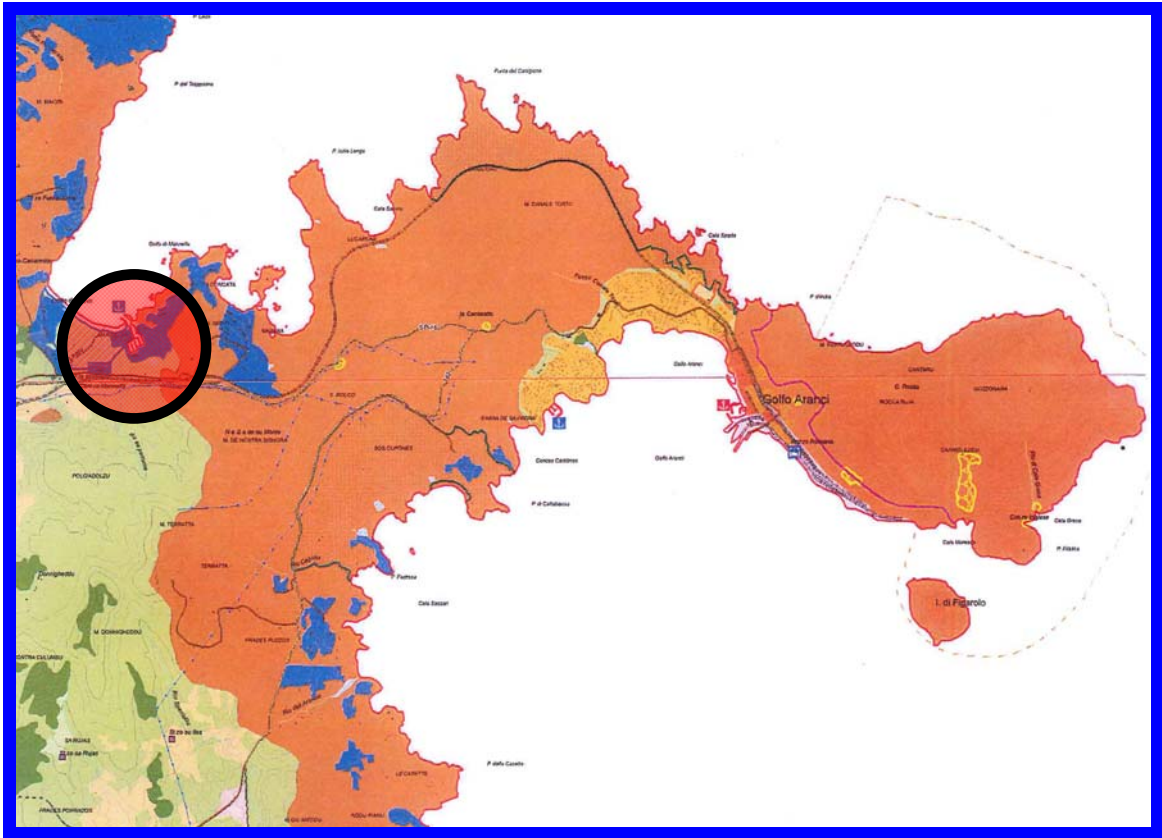
ESTRATTO PLANIMETRICO DELLA PIANIFICAZIONE PAESISTICA REGIONALE (P.P.R.) AMBITO N°18 CON INDIVIDUAZIONE NELL'AREA DELL'INTERVENTO CON IL CONTESTO PAESAGGISTICO.

L'area interessata dall'intervento in oggetto viene tutelata ai sensi della Legge 29 giugno 1939 e dal successivo Regolamento di Attuazione del 3 giugno 1940, n. 1357, sulla protezione delle bellezze naturali, e successive modifiche ed integrazioni. L'area è stata tutelata con il Decreto Ministeriale 30 novembre 1965, con rettifica del 10.01.1968 in quanto l'area predetta ha un notevole interesse pubblico per il particolare quadro naturale del panorama costiero, caratterizzato da una successione di piccole insenature.

L'area è inserita nella fascia costiera tutelata dalle Normative tecniche di Attuazione del piano paesistico Regionale vigente dal 08.09.2006, con le modalità indicate nella circolare esplicativa prot. 550/gab del 23.11.2006.
















10b. PRESENZA DI AREE TUTELE PER LEGGE (art. 142 del Dlgs 42/04)

L'area interessata dalla trasformazione si trova a valle della strada provinciale e della ferrovia Olbia Golfo Aranci entro la fascia dei 300 mt dalla costa; si riporta qui di seguito quanto previsto nel PPR.







ASSETTO AMBIENTALE

BENI PAESAGGISTICI AMBIENTALI EX ART. 143 D.Lgs. N°42/04 e succ. mod.




-  Fascia costiera
-  Sistemi a baie e promontori, falesie e piccole isole
-  Campi dunari e sistemi di spiaggia
-  Zone umide costiere
-  Aree a quota superiore ai 900 m s.l.m.
-  Aree rocciose di cresta
-  Laghi naturali, invasi artificiali, stagni, lagune
-  Fiumi, torrenti e altri corsi d'acqua
-  Praterie e formazioni steppiche
-  Praterie di posidonia oceanica
- Aree di ulteriore interesse naturalistico:**
 -  Aree di notevole interesse faunistico
 -  Aree di notevole interesse botanico e fitogeografico
 -  Grotte, caverne
 -  Alberi monumentali
 -  Monumenti naturali istituiti l.r. 31/89

BENI PAESAGGISTICI AMBIENTALI EX ART. 142 D.Lgs. N°42/04 e succ. mod.

-  Parchi e aree protette nazionali l.q.n. 394/91
-  Vulcani
-  Boschi e foreste (Art. 2 Comma 6 D.Lgs. 227/01)
-  Aree gravate da usi civici

ASSETTO INSEDIATIVO

EDIFICATO URBANO

-  CENTRI DI ANTICA E PRIMA FORMAZIONE
-  ESPANSIONI FINO AGLI ANNI 50
-  ESPANSIONI RECENTI
-  EDIFICATO URBANO DIFFUSO

EDIFICATO IN ZONA AGRICOLA




-  INSEDIAMENTO STORICO SPARSO (Medau, furriadroxiu, stazzo)
-  NUCLEI, CASE SPARSE E INSEDIAMENTI SPECIALIZZATI

INSEDIAMENTI TURISTICI




-  INSEDIAMENTI TURISTICI

INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

INSEDIAMENTI PRODUTTIVI A CARATTERE INDUSTRIALE, ARTIGIANALE E COMMERCIALE

-  Grandi aree industriali
-  Insediamenti produttivi
-  Grande distribuzione commerciale

AREE ESTRATTIVE: CAVE E MINIERE

-  Aree estrattive di seconda categoria (cave)
-  Aree estrattive di prima categoria (miniere)
-  Saline

Art. 70 – Espansioni recenti. Definizione

Si definiscono espansioni recenti quelle porzioni dell'edificato urbano che sono costituite dalle espansioni residenziali recenti, avvenute dopo il 1950, non sempre caratterizzate da disegno urbano riconoscibile e unitario, ma spesso derivanti da interventi discontinui di attuazione urbanistica, identificante, anche nel sentire comune, come periferie.

Art. 71 - Espansioni recenti. Prescrizioni

I Comuni, nell'adeguamento degli strumenti urbanistici al P.P.R., si attengono alle seguenti prescrizioni:

l'azione prevalente della pianificazione comunale deve essere rivolta alla ristrutturazione urbanistica e al completamento urbanistico e figurativo dell'esistente;

deve considerarsi prioritaria la predisposizione della pianificazione particolareggiata degli spazi pubblici, curando l'integrazione e la connessione delle aree di servizio

acquisite o da acquisire attraverso procedure espropriative o per cessione convenzionata.

Art. 72 - Espansioni recenti. Indirizzi

1. I Comuni, nell'adeguamento degli strumenti urbanistici al P.P.R., si attengono ai seguenti indirizzi:

- gli interventi, sia pubblici che privati, devono essere orientati alla ricomposizione spaziale e figurativa dell'insediamento urbano a partire dalle matrici ambientali e storiche per una corretta definizione paesaggistico - ambientale dell'insieme;

- gli interventi di urbanizzazione nonché di integrazione ed eventuale sostituzione delle preesistenze devono essere orientati a completare l'impianto urbano e ad omogeneizzare il tessuto edilizio in forme e modi coerenti con i caratteri del contesto;

- gli interventi saranno orientati alla integrazione plurifunzionale, verificando e rafforzando la dotazione dei servizi e delle attrezzature collettive in modo da costituire differenti livelli di centralità urbana.



Foto 1 – Stato di fatto

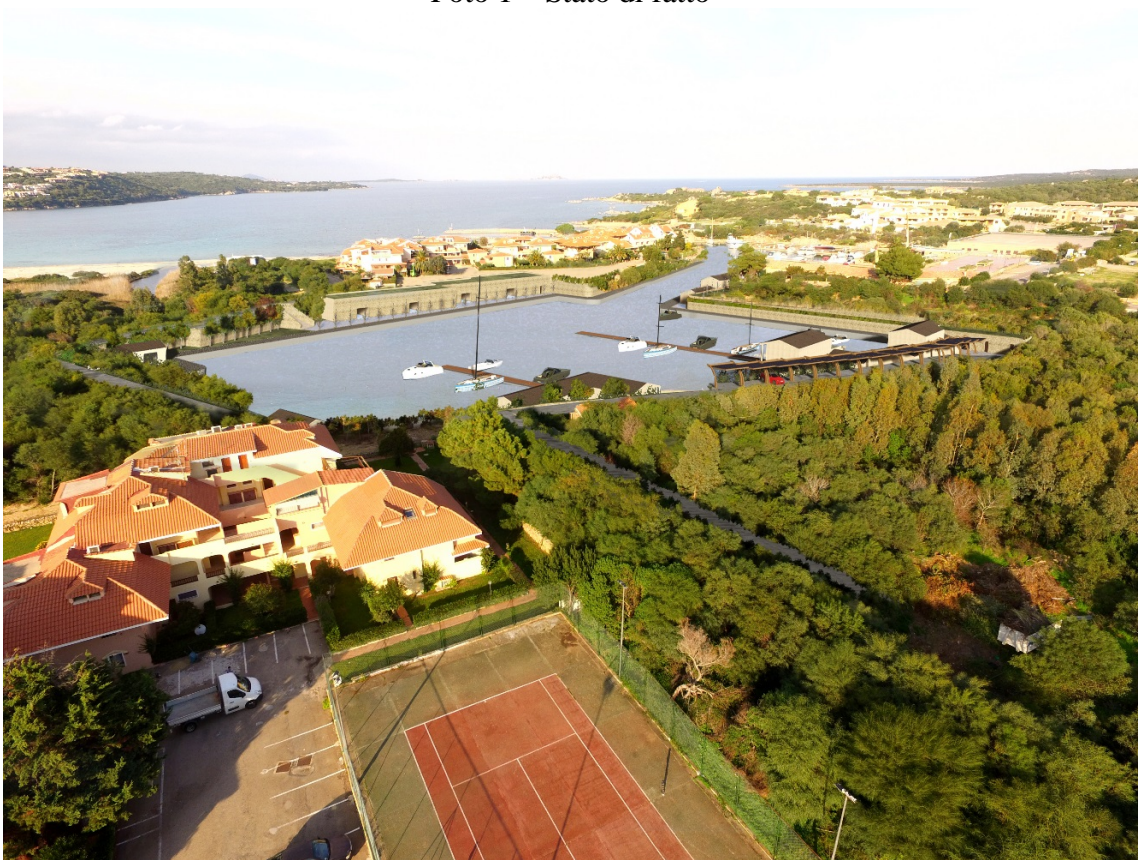


Foto 1 – Stato modificato



Foto 2 – Stato di fatto



Foto 2 – Stato modificato

SIMULAZIONI INTERNE



Edificio 6



Edificio 6



Edificio 5



Edificio 5



Edificio 4



Edificio 4



Edificio 3



Edificio 3



Edificio 2



Edificio 2



Edificio 1



Edificio 1



Edificio servizi



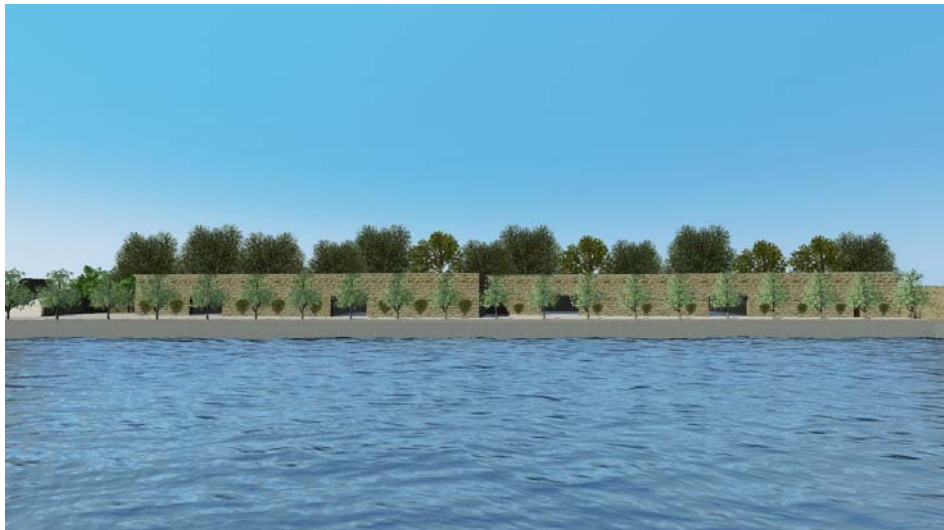
Edificio servizi



Edificio Box e servizi



Edificio Box e servizi



Edificio Box e servizi

11. ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO MINISTERIALE O REGIONALE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DEL VINCOLO PER IMMOBILI O AREE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (art. 136 - 141 - 157 Dlgs 42/04).

L'area interessata dall'intervento in oggetto viene tutelata ai sensi della Legge 29 giugno 1939 e dal successivo Regolamento di Attuazione del 3 giugno 1940, n. 1357, sulla protezione delle bellezze naturali, e successive modifiche ed integrazioni. L'area è stata tutelata con il Decreto Ministeriale 30 novembre 1965, con rettifica del 10.01.1968 in quanto l'area predetta ha un notevole interesse pubblico per il particolare quadro naturale del panorama costiero, caratterizzato da una successione di piccole insenature.

L'area è inserita nella fascia costiera tutelata dalle Normative tecniche di Attuazione del piano paesistico Regionale vigente dal 08.09.2006, con le modalità indicate nella circolare esplicativa prot. 550/gab del 23.11.2006.

12. DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO.

Le opere oggetto della presente consistono nell'ampliamento dell'attuale Porto Marana attraverso l'apertura di un canale di collegamento col porto esistente; il nuovo bacino portuale di mq 16.692 (compresi 3 mt di banchina) prevede circa 139 posti barca; la superficie complessiva interessata è di mq 21.041.

Il volume di servizi insediabile è pari a mc 5.000 (quello in progetto è poco meno di 5.000 mc) suddiviso in locali commerciali, locali di sgombero, locali di alloggio dei macchinari per gli impianti, box, cave bateaux, etc.

L'edificio commerciale n° 1, su due livelli, sarà composto da 2 locali commerciali e da un ampio locale, su due livelli destinato ad ospitare il bar-ristorante; i locali commerciali saranno composti ciascuno da area destinata alla vendita, Wc e ripostiglio.

L'edificio commerciale n° 2, su due livelli, sarà composto da 6 locali commerciali, quattro al piano terra e due al piano primo, composti ciascuno da area di vendita, Wc e ripostiglio.

L'edificio commerciale n° 3, su due livelli, sarà composto da 7 locali commerciali, cinque al piano terra e due al piano primo, composti ciascuno da area di vendita, Wc e ripostiglio.

L'edificio commerciale n° 4, inizialmente proposto su due livelli in base alle prescrizioni della VIA è proposto su un unico livello, sarà composto da 5 locali commerciali, composti ciascuno da area di vendita, Wc e ripostiglio.

L'edificio commerciale n° 5 sarà composto da un solo locale commerciale composto da area di vendita, Wc e ripostiglio.

L'edificio commerciale n° 6, su un livello, sarà composto da 3 locali commerciali composti ciascuno da area di vendita, Wc e ripostiglio

L'edificio servizi igienici pubblici e locali servizi, su un livello seminterrato, sarà composto dai servizi igienici pubblici (con docce, Wc, bagni disabili, etc) suddivisi per sesso, da locale gruppo elettrogeno, locale quadri elettrici e locale per impianto antincendio.

L'edificio cave bateaux, su un livello seminterrato, sarà composto dai servizi igienici pubblici (con docce, Wc, bagni disabili, etc) suddivisi per sesso, da 23 box cave bateaux e da 19 cantine.

Il porto esistente è dotato di un molo sopraflutto radicato a riva che protegge il bacino interno (ricavato su un terreno della società costruttrice) dalle onde provenienti dalla traversia principale e da un molo sopraflutto destinato ad impedire l'ingresso delle onde interne al Golfo di Marinella.

L'estremità del molo sopraflutto ricade su di un fondale di circa – 5.00 metri circa ed assicura un tranquillo accesso dei natanti in ogni condizione di mare.

Le opere foranee risultano così articolate secondo il seguente schema:

- un molo di sopraflutto della lunghezza complessiva di 310 ml, una prima parte ortogonale alla linea di costa della lunghezza di 100 ml, una seconda parte di raccordo della lunghezza di 65 ml ed alla terza parte della lunghezza di circa 145 ml. Il molo è completamente banchinato all'interno.

- Il molo sottoflutto, si sviluppa in un unico rettilineo normale alla linea di costa, della lunghezza di circa 100 ml. Anche questa struttura risulta banchinata all'interno in modo da permettere l'ormeggio dei natanti.

L'imboccatura del porto risulta ben protetta, con la possibilità che possono penetrare solamente onde che si diffrangono immediatamente intorno alla testata del sopraflutto. Il molo di sopraflutto presenta una scogliera con rivestimento della mantellata in scogli naturali della categoria da 1000 kg e 3000 kg. Il bacino interno è caratterizzato da un lungo canale banchinato che si apre su un più ampio specchio acqueo suddiviso in tre pontili e quattro darsene.

Il banchinamento è caratterizzato da un rivestimento in pietra della parete verticale a contatto con l'acqua, da un coronamento in granito e da una pavimentazione in cotto. Attualmente la struttura è dotata dei seguenti servizi: Pompe di rifornimento del carburante; Officina meccanica; Rimessaggio; Gru fissa e gru mobile; Direzione del porto, uffici, servizi igienici, cave bateaux, ecc.

Ciascun posto barca è rifornito da colonnina erogatrice di servizi (energia elettrica, acqua), è protetto da idoneo impianto antincendio ed è dotato di sistema di ormeggio composto da corpi morti, catenaria, drappe, anelli e bitte.

I posti barca possono essere così suddivisi:

Classe	Lunghezza imbarcazione	Numero
I	$L < 6.5$	82
II	$6.50 < L < 8.00$	147
III	$8.00 < L < 10.00$	58
IV	$10.00 < L < 12.00$	16
V	$12.00 < L < 15.00$	12
VI	$15.00 < L < 18.00$	2
VII	$18.00 < L < 21.00$	0
VIII	$21.00 < L < 25.00$	0
Totale		317

La profondità media è pari a circa 2.50 metri.

L'ampliamento proposto si collega con la struttura esistente mediante la realizzazione di un canale banchinato che unisce la darsena più interna esistente con la darsena in progetto; la sua larghezza è stata calcolata in modo da soddisfare i sensi di traffico in entrata ed in uscita per i natanti di dimensioni maggiori.

L'apertura di tale canale interromperà la strada che porta al condominio "Cala Reale" che sarà sostituita da una più comoda descritta in seguito, inoltre verranno persi alcuni posti barca (8 posti barca da 10 mt e 1 posto barca da 12 mt)

Attraverso il canale si arriva alla darsena in progetto suddivisa in quattro zone: una parallela al canale che ospiterà imbarcazioni di classe IV e V e le altre tre perpendicolari al canale stesso e divise tra loro da due pontili galleggianti.

Le caratteristiche costruttive delle banchine e dei pontili sono del tutto simili a quelle delle banchine e dei pontili esistenti.

I banchinamenti di riva sono realizzati con getti di calcestruzzo imbasati alla quota prevista di -2.70 metri direttamente sul piano di roccia realizzato in fase di escavazione opportunamente livellato con pietrame in pezzatura variabile da 50 a

200 kg e in corrispondenza del piano di appoggio della carpenteria con sacchetti plastici;

Il materiale proveniente dall'escavazione verrà sistemato a terra in impianti autorizzati come indicato nelle tavole allegate allo studio "Piano di utilizzo di Terre e Rocce da scavo" ed allo stesso tempo si prevede che una notevole quantità di materiale assortito sia impiegato per portare in quota le zone adiacenti il perimetro del porto stesso;

Il pennello banchinato interno, nell'avamperto, verrà realizzato con una doppia struttura costituita da un getto in calcestruzzo in paratia secondo lo stesso metodo seguito per il banchinamento di riva; I getti saranno imbasati a quota -2,70 in parte sopra un piano ricavato nel corpo della esistente scogliera di sopraflutto, previo salpamento degli scogli in esubero;

Gli scogli salpati verranno portati a protezione della diga di sopraflutto e sottoflutto; I pontili interni saranno prefabbricati e galleggianti in modo da permettere la libera circolazione dell'acqua all'interno della darsena.

La darsena sarà circondata da ampi spazi in parte destinati a parcheggio ed in parte destinati a zone verdi. La viabilità interna è garantita da una da una strada che permetterà di raggiungere facilmente tutte le zone del porto.

I collegamenti con la viabilità di zona e con il condominio Cala Reale è garantita da una strada a doppio senso di circolazione con ampio marciapiede per il traffico pedonale. La distribuzione degli spazi è stata studiata per garantire la sicurezza ed il comfort dell'ormeggio nel bacino protetto e per ottimizzare lo spazio disponibile in funzione della suddivisione delle categorie e dei posti barca.

La configurazione scelta per il posizionamento delle banchine e dei pontili è nata dallo studio dell'ottimizzazione per ottenere la maggiore densità di barche delle dimensioni più vicine alle richieste della zona sempre garantendo lo spazio necessario ed adeguato per l'esecuzione delle manovre di avvicinamento e di accosto in piena sicurezza. La disposizione scelta per l'ormeggio dei natanti è quella ortogonale alla struttura di accosto con catenaria e pendino.

La larghezza dei canali di manovra, come riportato nelle Raccomandazioni tecniche per la progettazione dei porti turistici della AIPCN-PIANC, è stata progettata maggiore di 1.70 volte la lunghezza della classe di natanti che vi transita.

La larghezza dei posti barca, diversa per ogni classe di natante, è quella consigliata nel testo "Porti Turistici" di Leopoldo Franco e Renato Marconi.

I posti barca in progetto sono

Classe	Lunghezza imbarcazione	Dimensione posto barca	Numero
I	$L < 6,5$	7.00x2.60	12 ¹
III	$8.00 < L < 10.00$	11.00 x 3.60	39
IV	$10.00 < L < 12.00$	13.00 x 4.10	66
V	$12.00 < L < 15.00$	16.00 x 4.80	19 ²
VI	$15.00 < L < 18.00$	19,50 x 5.60	3
Totale			139

¹ in avamperto.

² n°6 in avamperto.

La profondità del nuovo bacino, pari a 2,70 mt, può garantire l'ormeggio fino a classe VI (18 metri). Anche l'avanporto sarà oggetto di alcune modifiche per permettere una migliore gestione e una migliore sicurezza nelle operazioni di approdo, sarà eliminata una emergenza rocciosa nella parte est e sarà sostituito un pontile in legno con un banchinamento in calcestruzzo nella parte ovest; verranno, così ricavati 6 posti barca di classe V e 12 di classe I

Da quanto sopra esposto la ricettività globale del porto sarà:

Classe	Lunghezza imbarcazione	Dimensione posto barca	Esistenti	Progetto	Totali
I	L < 6.5	7.00x2.60	82	12	94
II	6.50<L<8.00	9.00 x 3.00	147	0	147
III	8.00<L< 10.00	11.00 x 3.60	58	39	97
IV	10.00<L<12.00	13.00 x 4.10	16	66	82
V	12.00<L<15.00	16.00 x 4.80	3	19	22
VI	15.00<L<18.00	19,50 x 5.60	2	3	5
Totale			308	139	447

Nel complessivo numero di posti barca sono considerati anche quelli previsti per il transito nelle quantità proporzionali alle singole lunghezze.

Sono inoltre previsti:

Più di un posto auto per posto barca con ampio parcheggio già realizzato sulla copertura del capannone di rimessaggio esistente ed altri distribuiti lungo tutte le banchine del porto e facilmente raggiungibili con la viabilità interna del porto; le dimensioni dei parcheggi sono 2,50 x 5.00 metri ed è garantito un numero adeguato di parcheggi per disabili (7 PK da 3.20 x 5.00 mt);

13 EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA.

Le opere oggetto della presente sono state oggetto di procedura VIA che si è concluso con il parere positivo e con l'emissione della Delibera della Giunta Regionale n° DELIBERAZIONE N.13/11 DEL 8.4.2014.

14 MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO.

Per quanto sopra esposto ed elaborato durante la procedura VIA, considerato le strutture proposte vanno ad inserirsi tra due edifici abbastanza imponenti (villaggio Eucaliptus e Villaggio Cala Reale) e la struttura portuale esistente, che si sono apportate le modifiche richieste nella procedura di VIA (ridimensionamento progettuale dell'edificio 4; eliminazione di parte dei parcheggi a sud; adeguamento progettuale e recepimento per le prescrizioni sulle caratteristiche di certificazione energetica degli edifici, etc.) e che si sono rivisti gli aspetti architettonico in armonia con le indicazioni dei funzionari della Soprintendenza di Sassari, si ritiene che l'intervento proposto, pur modificando sensibilmente l'area, sia accettabile, come indicato anche della Delibera della Giunta Regionale n° 13/11 del 08/04/2014e si inserisca nell'ambiente senza creare impatto maggiore rispetto a quello già prodotto dalle strutture esistenti.

Il Tecnico

il Committente