

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SARDEGNA COMUNE DI OLBIA

TITOLO:

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

ELABORATO:

A

RELAZIONE GENERALE

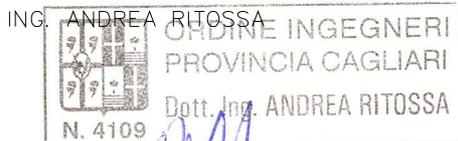
RIF. ELABORATO: 09-037-P-

| REVISIONI | DATA | OGGETTO |
|-----------|------|------------|
| | 00 | 19/03/2021 |
| 01 | | |
| 02 | | |
| 03 | | |

RED.: AF VER.: GR APPR.: AR

PROGETTISTA:

ING. ANDREA RITOSSA S.R.L.



COMMITTENTE:

SNO SERVICE S.r.l.
Via Madagascar (Loc. Cala Saccaia - 07026 OLBIA)

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.

INDICE

| | |
|---|---|
| INDICE | 1 |
| 1 Premessa | 2 |
| 2 Lavori previsti in progetto | 3 |
| 2.1 Durata dei lavori | 4 |
| 3 Strumenti urbanistici vigenti | 6 |
| 3.1 Il Piano Paesistico Regionale | 6 |
| 3.2 Pianificazione locale | 6 |
| 3.3 Pianificazione Portuale | 7 |
| 4 Indagine ambientale | 7 |
| 5 Monitoraggio ambientale | 7 |

1 Premessa

Il presente progetto è stato commissionato dalla società SNO Service Srl titolare della licenza di Sub Ingresso n. 06/2018 alla concessione demaniale n.37/2017 dell'Autorità di Sistema del Mare di Sardegna relativa all'utilizzo e gestione di un banchinamento/piazzale, un locale tecnico, una gru di sollevamento da 40 t (di proprietà), a servizio della propria attività di cantiere ubicata nella retrostante proprietà privata per complessivi mq 2.925,00. Con Delibera n.34 del 20/12/2018 il comitato di gestione della ADSP ha approvato la possibilità di rilascio della presente concessione suppletiva e la proroga al 31/12/2035.

In detta concessione viene effettuato l'alaggio e varo delle imbarcazioni destinate al retrostante cantiere. La gru di tipo fisso presenta caratteristiche inadeguate a soddisfare le richieste del mercato che è in continua evoluzione verso unità da diporto di dimensione sempre crescenti ed è pertanto necessario prevedere un nuovo sistema di alaggio e varo mediante travel lift.

L'intervento nel complesso consiste nella realizzazione di due sporgenti sulla banchina esistente per la realizzazione di un bacino finalizzato all'utilizzo di un travel lift avente portata pari a 160 t che consentirà di operare con imbarcazioni di lunghezza fino a circa 30 metri sia a vela che a motore.

Il presente progetto è stato presentato nel mese di Marzo 2019 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al fine di avviare la procedura di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 c.9, del D.Lgs. 152/2006. Tale procedura si è conclusa con provvedimento del Direttore Generale del Ministero in data 29/05/2019 con nota 0013647 con al quale veniva disposto l'assoggettamento delle opere a procedura di i Verifica di Assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii..

La procedura di Verifica si è conclusa con non assoggettamento alla VIA con Decreto Ministeriale del 16/11/2021 e successiva conferma di esclusione con Decreto 03/05/201 emesso a seguito di una richiesta di approfondimento da parte della Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo.

La sede per le Province di Sassari e Nuoro dello stesso Ministero rilasciava, in data 08/03/2021, parere negativo al progetto precedentemente presentato in quanto riteneva

che l'intervento fosse realizzato *davanti all'ultimo ambito di costa naturale ancora esistente nel relativo tratto marino.*

La presente proposta progettuale, pertanto, accoglie il suggerimento del suddetto Ministero di realizzare gli sporgenti nelle aree a mare direttamente prospicienti il banchinamento esistente in loco del tratto di mare adiacente.

La nuova configurazione dell'intervento non prevede operazioni di escavo e quindi l'espletamento della procedura autorizzativa ai sensi dell'art. 109 del D. Lgs. 152/2006.

2 Lavori previsti in progetto

L'intervento è localizzato nel tratto di costa a Nord del Porto di Olbia, nel quale risultano già essere realizzate numerose banchine legate ad attività produttive rivolte alla nautica. Il progetto prevede la realizzazione di un bacino per alaggio e varo di imbarcazioni di lunghezza pari a circa 30 metri mediante la realizzazione di due sporgenti in calcestruzzo lunghi 25 metri e distanti tra loro 8,5 metri.

La quota del bacino del travel lift sarà posta a 1,20 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 un getto in calcestruzzo della larghezza di m 3,75 imbasato su idoneo scanno in pietrame a quota variabile da -2,50 a -3,50 metri in funzione dell'andamento del fondale. Gli sporgenti saranno dotati sul lato esterno di cella antirisacca con all'interno scogli del peso di circa 200 Kg; la sovrastruttura sarà realizzata con lastre in calcestruzzo prefabbricate aventi dimensione metri 4 x 3.75 x 0,40.

Per la realizzazione delle banchine saranno necessari 693 mc di calcestruzzo, 360 mc di pietrame per gli scanni di imbasamento e 365 ton di scogli del peso medio pari a 200 Kg per il riempimento delle celle antirisacca.

Prima della realizzazione delle strutture è stato eseguito un rilievo batimetrico con ecoscandaglio idrografico e sistema di posizionamento GPS RTK e delle verifiche stratigrafiche finalizzate alla determinazione dell'andamento del piano roccioso sottostante i sedimenti.

Per quanto attiene alla verifica delle strutture alle azioni meteo-marine occorre considerare che la realizzazione proposta è ubicata in una zona del Golfo di Olbia in cui l'onda residua,

dovuta a condizioni meteo-marine avverse, è compatibile con l'ormeggio di imbarcazioni. Non sono previsti nuovi sistemi di ormeggio.

In merito a quanto sopra descritto si è effettuato un apposito studio meteo-marino che evidenzia l'esigua agitazione ondosa che si verifica in prossimità del sito interessato dalle nuove opere. Tenuto conto delle quote di fondo naturali si è verificato che l'altezza d'onda può raggiungere, in condizioni estreme, valori massimi pari a circa 50 cm in corrispondenza dell'imboccatura del nuovo bacino di alaggio, mentre in condizioni ordinarie il moto ondoso residuo è trascurabile, situazione pertanto compatibile con l'alaggio ed il varo delle imbarcazioni e di nessuna influenza sulle nuove opere marittime progettate.

Si precisa inoltre che il progetto non prevede la realizzazione di nuovi ormeggi ma solo uno scalo per alaggio e varo che evidentemente non sarà utilizzato in caso di condizioni meteo marine particolarmente avverse.

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.

2.1 Durata dei lavori

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.

| | GIORNI | | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|--------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| LAVORAZIONI | 5 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 | 45 | 50 | 55 | 60 | 65 |
| APPRONTAMENTO CANTIERE | ■ | | | | | | | | | | | | |
| PREPARAZIONE IMBASAMENTI BANCHINE | | ■ | ■ | ■ | | | | | | | | | |
| GETTI CALCESTRUZZO | | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| SMOBILITAZIONE CANTIERE | | | | | | | | | | | | | ■ |

L'articolazione dei lavori prevede la seguente successione temporale:

- Predisposizione scanno di imbasamento – giorni 10:

- Pontone per il posizionamento del pietrame;
- Squadra di sommozzatori;
- Realizzazione sporgenti in caclestruzzo – giorni 35;
 - Pontone galleggiante;
 - Autobetoniera munita di pompa;
 - Escavatore per la movimentazione dei casseri;
 - Gru per il varo dei cassoni;

3 Strumenti urbanistici vigenti

3.1 Il Piano Paesistico Regionale

Le opere in progetto ricadono all'interno dell'Ambito 18 del PPR. In Particolare, esse sono comprese nelle Aree degli "Insedimenti Produttivi a carattere industriale, artigianale e commerciale" all'interno degli "Insedimenti Produttivi".

Il Piano Paesistico nei suoi principi pone la possibilità di realizzare opere che migliorino l'accessibilità e la qualità della vita negli ambienti di lavoro: indirizzo interamente percepibile e percepito dal presente progetto.

Le opere in progetto, infatti, sono in linea con le prescrizioni e gli indirizzi del PPR, poiché finalizzate a favorire una infrastrutturazione di una zona in cui insiste già un'attività commerciale concernente il rimessaggio di imbarcazioni che necessita di un adeguamento funzionale.

L'ubicazione delle nuove opere rende la struttura portuale più omogenea e idonea allo svolgimento delle attività cantieristiche.

Si evidenzia come l'Amministrazione Comunale di Olbia abbia comunicato con nota prot. 0023639/18 che non emergono elementi di perplessità ai fini di una positiva valutazione di un'eventuale procedura di autorizzazione paesaggistica.

3.2 Pianificazione locale

Il Piano Urbanistico di Olbia, così come il precedente Piano Regolatore Comunale, demandata la pianificazione delle aree in oggetto al Piano Regolatore delle Aree di Sviluppo Industriale di Olbia elaborato dal Consorzio Industriale di Olbia.

In tale Piano l'intervento ricade in zona *D2 Per la Piccola Industria, Artigianato e Terziario connesse all'Attività del Mare* dove è prevista la realizzazione attività di lavorazione sui natanti; l'infrastruttura proposta risulta essere pertanto in linea anche con il piano in oggetto.

3.3 Pianificazione Portuale

Il 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 aggiornamenti, non davano indicazioni in merito alla zona oggetto di studio. Si ricorda che le opere dovranno essere assoggettate a concessione demaniale marittima da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna titolare della pianificazione delle aree che con Dispositivo del Comitato di Gestione n. 34 del 20/12/2018 ha deliberato il rilascio della concessione in oggetto nelle more della definizione dell'iter istruttorio.

4 Indagine ambientale

L'area oggetto di intervento è stata analizzata effettuando una serie di immersioni.

Da detta indagine è scaturito che la presenza di Posidonia oceanica e altre fanerogame marine è praticamente assente. Il fondale marino nella zona esaminata è caratterizzato principalmente da uno strato di sedimenti sciolti formati da sabbie fini, limi organici nerastri, intercalati da gusci di bivalvi di vario genere. In certi tratti il fondale è formato da limi sabbiosi di rideposizione. Il fondale della zona in esame è formato da un primo strato Aerobico di pochi centimetri, seguito da un ampio strato di sedimento Anaerobico. La comunità bentonica di questo tratto di mare è formata principalmente dalla feoficea come Dictyota dicotoma e da altre alghe Chlorophyceae del genere Codium.

Intercalati nel sedimento si trovano vari gusci di conchiglie del genere Cardioidea, con presenza in piccole quantità anche di bivalvi del genere Pectinoidea.

5 Monitoraggio ambientale

Saranno effettuate delle analisi sui sedimenti in due punti di monitoraggio, uno adiacente alle aree di lavoro ed uno esterno per la definizione del bianco come da immagine di seguito riportata.

Le analisi verranno eseguite ante operam, per due volte in corso d'opera ed una volta dopo 15 giorni dalla conclusione dei lavori.

I prelievi dei sedimenti verranno effettuati mediante benna Van Veen e saranno inviati in un laboratorio per la misurazione dei metalli pesanti ed idrocarburi presenti.

Sarà verificata la presenza dei metalli Al, As, Cd, Cr, Cu, Fe, Ni, Pb, Zn, Hg, V con i seguenti limiti di quantificazione:

0,03 mg kg⁻¹ (Cd, Hg);

1 mg kg⁻¹ (altri).

Verranno analizzati gli idrocarburi policiclici aromatici Acenaftilene, Benzo(a)antracene, Fluorantene, Naftalene, Antracene, Benzo(a)pirene, Benzo(b)fluorantene, Benzo(k)fluorantene, Benzo(g,h,i)perilene, Acenaftene, Fluorene, Fenantrene, Pirene, Dibenzo(a,h)antracene, Crisene, Indeno(1,2,3,c-d)pirene e loro sommatoria con il limiti di quantificazione di 1 µg kg⁻¹

Gli idrocarburi C>12 saranno caratterizzati con un limite di quantificazione pari a 5 mg kg⁻¹



Figura 1 Punti monitoraggio sedimenti

I lavori di realizzazione dello scanno di imbasamento e dei getti in calcestruzzo dovranno essere accompagnati, prima, durante e dopo la fase operativa, da un'attività di monitoraggio ambientale con sonda multiparametrica sulla qualità della colonna d'acqua, principalmente in termini di controllo della torbidità, nonché dovranno essere effettuate delle analisi sui mitili presenti nelle attigue aree di allevamento.

Per minimizzare gli effetti dei lavori sull'ambiente sarà essenziale che gli stessi vengano realizzati all'interno di un'area conterminata da "panne anti torbidità o microbolle.

La sonda multiparametrica per il rilievo della Temperatura (°C), della Concentrazione di ossigeno disciolto (%), del Potenziale redox (mV), del pH, della Conducibilità (mS) e della Torbidità (NTU), dovrà essere posta in una posizione intermedia tra l'area conterminata dalle panne e l'impianto dei mitili.

I dati di "bianco", cioè in assenza di lavori, saranno rilevati per una settimana in un periodo prossimo all'escavo e, poi, durante tutto il periodo dei lavori. I dati di monitoraggio saranno scaricati al termine della settimana di "bianco" e giornalmente durante i lavori di escavo per un opportuno confronto con i valori di "bianco", allo scopo di efficientare, nel caso fosse necessario, i sistemi che impediscono la diffusione della torbidità.

Presso l'attiguo impianto di miticoltura verrà effettuato, prima dell'inizio dei lavori, un campionamento di mitili che saranno sottoposti ad analisi chimica per la verifica del contenuto dei metalli, degli IPA e degli organostannici, elementi che sono stati rinvenuti in quantità non trascurabili nei sedimenti. Tali dati saranno confrontati con un medesimo campionamento da eseguire al termine dei lavori per l'accertamento dell'assenza di effetti ambientali.

È prevista la consegna del report ante operam, un rapporto intermedio dopo circa 30 giorni di lavoro ed il report conclusivo a fine lavori.