

Autorità Di Sistema Portuale Mare di Sardegna



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

Comune di Olbia



Progetto di modifica del bacino di alaggio e ripristino tirante idrico in un lotto sito nel porto industriale di Olbia in loc. Cala Saccaia

ELABORATO:

TITOLO:

D

RELAZIONE PAESAGGISTICA

RIF. ELABORATO: 21-034

	DATA	OGGETTO
REVISIONI	00	10/08/2022
	01	
	02	
	03	

RED.: FA VER.: FP APPR.: AR

PROGETTISTA:

ING. ANDREA RITOSSA S.R.L.

Ing. Andrea Ritossa



ORDINE INGEGNERI
PROVINCIA CAGLIARI
Dott. Ing. ANDREA RITOSSA

COMMITTENTE:

**CANTIERE NAUTICO
CRANCHI S.P.A.**

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	i
1 PREMESSA.....	2
2 DEFINIZIONE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO E SITUAZIONE VINCOLISTICA RELATIVA ALL'AREA DI INTERVENTO	2
2.1 Piano Paesaggistico Regionale.....	5
2.2 Aree naturali protette	8
2.3 Vincolo idrogeologico (L.3267/23)	10
2.4 Piano Assetto Idrogeologico (PAI).....	10
2.5 Piano Regolatore Industriale (CIPNES).....	11
3 OPERE PREVISTE IN PROGETTO	12
4 ELEMENTI PER LA VERIFICA DI CONFORMITA' E DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE PAESAGGISTICA.....	14
5 ELEMENTI PER LA VERIFICA DI CONFORMITÀ AL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE.....	15
6 IMPATTI SUL PAESAGGIO.....	16
7 INSERIMENTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO	17

1 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 D. Lgs 22/01/2004 n.42, ha lo scopo di definire il contesto paesaggistico prima dell'esecuzione delle opere previste nel secondo lotto dei lavori del presente progetto, 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.

2 DEFINIZIONE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO E SITUAZIONE VINCOLISTICA RELATIVA ALL'AREA DI INTERVENTO

L'area in cui è previsto l'intervento in oggetto, è localizzata nella costa nord orientale della Sardegna, precisamente sulla costa Nord del Golfo di Olbia.

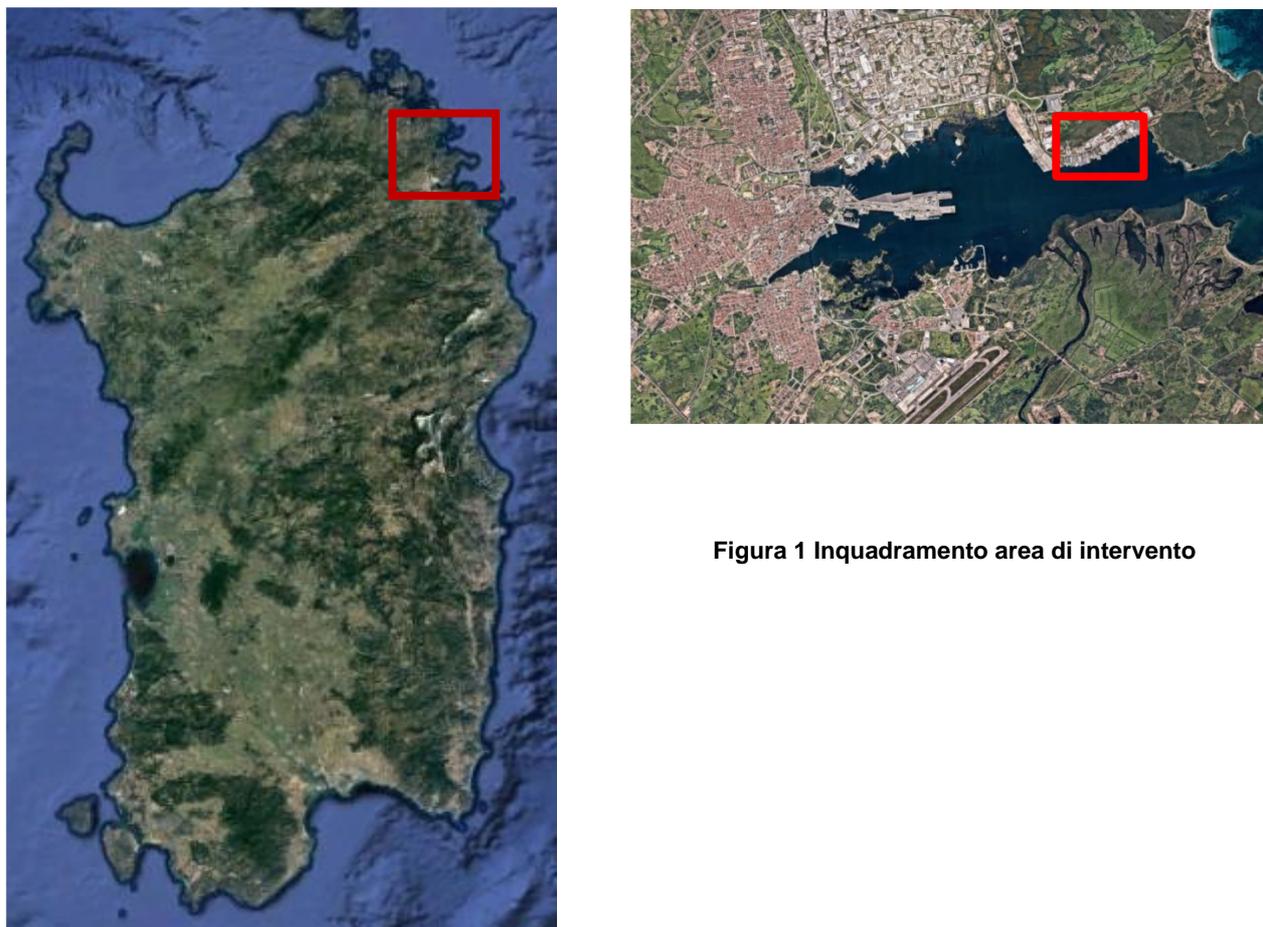


Figura 1 Inquadramento area di intervento

Tale area ricade nell'area industriale del Porto di Olbia, area nella quale risultano già realizzate numerose banchine dotate di bacini di alaggio e sono in corso di realizzazione altri progetti per la realizzazione di nuove opere aventi caratteristiche simili all'intervento in oggetto.

Il golfo di Olbia è caratterizzato da una morfologia costiera costituita da insenature profonde, originatesi da antiche valli fluviali, invase successivamente dall'ingresso del mare nell'ultima generazione. Nel tempo le attività umane hanno modificato la morfologia costiera, tendendo nel tempo ad una riduzione dello specchio acqueo, pertanto l'opera in progetto si inserirà in un contesto altamente antropizzato, già interessato da urbanizzazioni e attività produttive.



Figura 2 Inserimento dell'intervento in un ambiente altamente antropizzato (in rosso area d'intervento)

Le opere insistono su un banchinamento già esistente.

Si ritiene opportuno meglio evidenziare quali siano le caratteristiche delle aree limitrofe al sito di intervento che ricade nell'ambito dell'Assetto Insediativo – Insediamenti produttivi” “e **Grandi aree Industriali**” mentre all'interno del Golfo di Olbia sono presenti ampie aree ancora naturali che sono preservate dagli strumenti di pianificazione.

È inoltre opportuno evidenziare come il tratto di costa adiacente all'intervento non ha nessuna connotazione di costa naturale.

Come si può facilmente vedere dalle immagini sotto riportate il terreno in oggetto è stato completamente stravolto dall'intervento realizzato a tergo relativo ad un capannone industriale. Dalle immagini sotto riportate si evince infatti come il terreno costiero sia stato completamente ricoperto da sversamenti di materiale di risulta proveniente dagli scavi del capannone, materiale ancora presente fino alla battigia e nel mare come chiaramente visibile nella documentazione fotografica allegata.

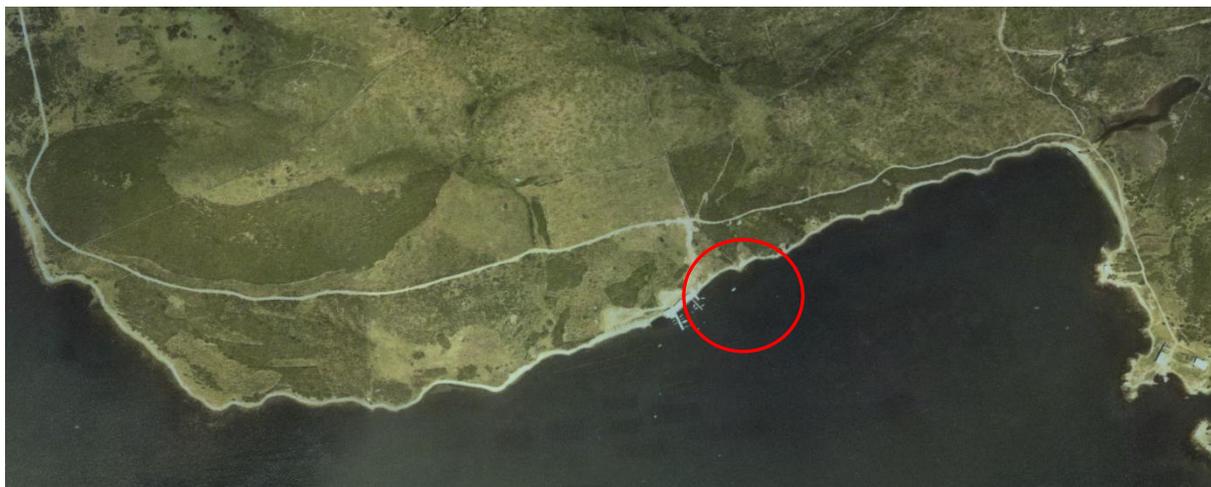


Figura 3 Foto 1977-1978 Fonte Sardegna Geoportale



Figura 4 Foto 1998-1999 Fonte Sardegna Geoportale

2.1 Piano Paesaggistico Regionale

Il Piano Paesaggistico della Regione Sardegna, approvato con Decreto del Presidente della Regione n. 82 del 7 settembre 2006, costituisce il quadro di riferimento e di coordinamento per gli atti di programmazione e di pianificazione regionale, provinciale e locale e per lo sviluppo sostenibile. Il Piano disciplina i processi di trasformazione fisica e l'uso del territorio con lo scopo di:

- a) preservare, tutelare, valorizzare e tramandare alle generazioni future l'identità ambientale, storica, culturale e insediativa del territorio sardo;
- b) proteggere e tutelare il paesaggio culturale e naturale e la relativa biodiversità;
- c) assicurare la salvaguardia del territorio e promuoverne forme di sviluppo sostenibile, al fine di conservarne e migliorarne le qualità. 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.

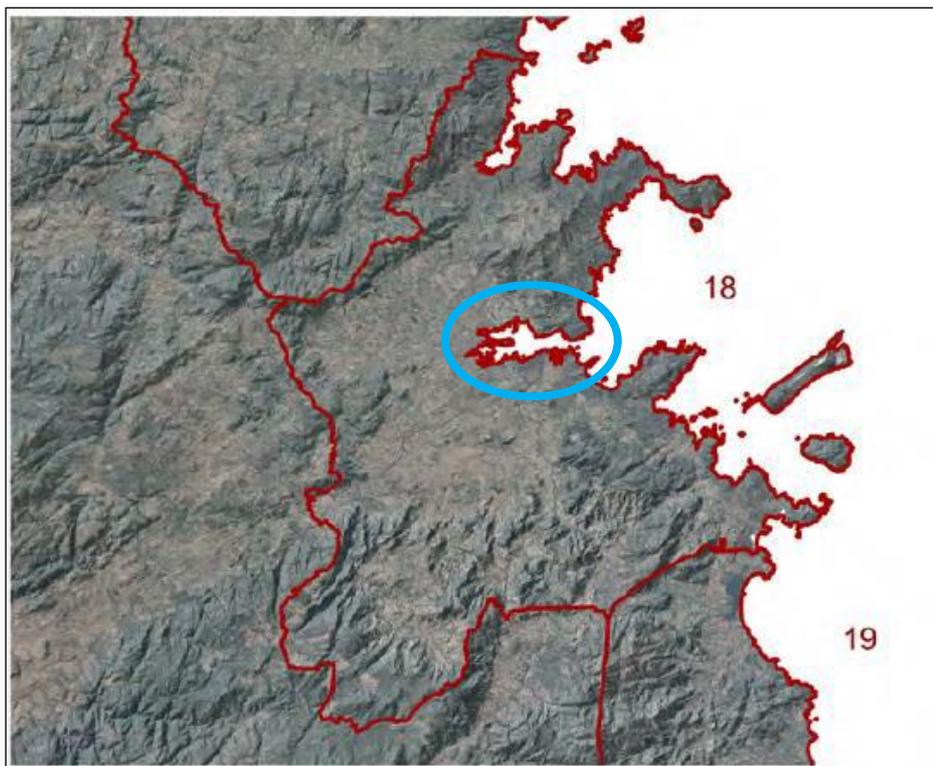


Figura 5 Estratto P.P.R. Ambito di paesaggio N°18 Golfo di Olbia

Sotto il profilo della classificazione paesaggistica, l'intervento in progetto fa parte dell'**Assetto Insediativo** – Insediamenti produttivi” “e Grandi Aree Industriali” secondo il D.G.R. n.14/27 del 28/03/2017, 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.

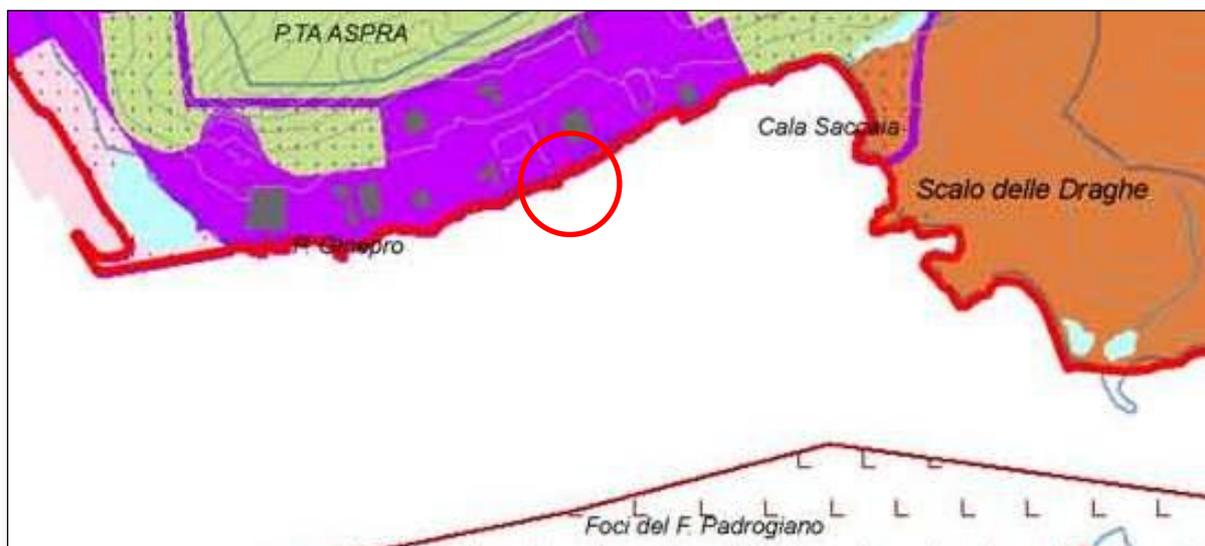


Figura 6 Estratto P.P.R.– Componente insediativo: Impianti produttivi

-  Insediamenti produttivi
-  Limite dell'ambito
-  Limite grandi aree industriali

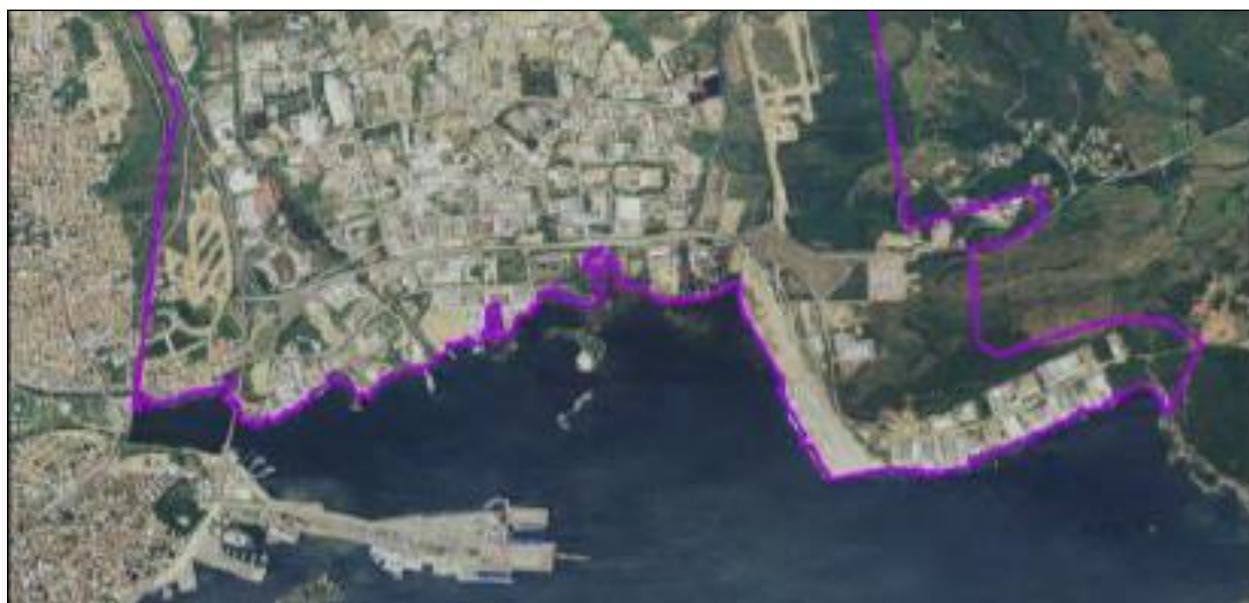
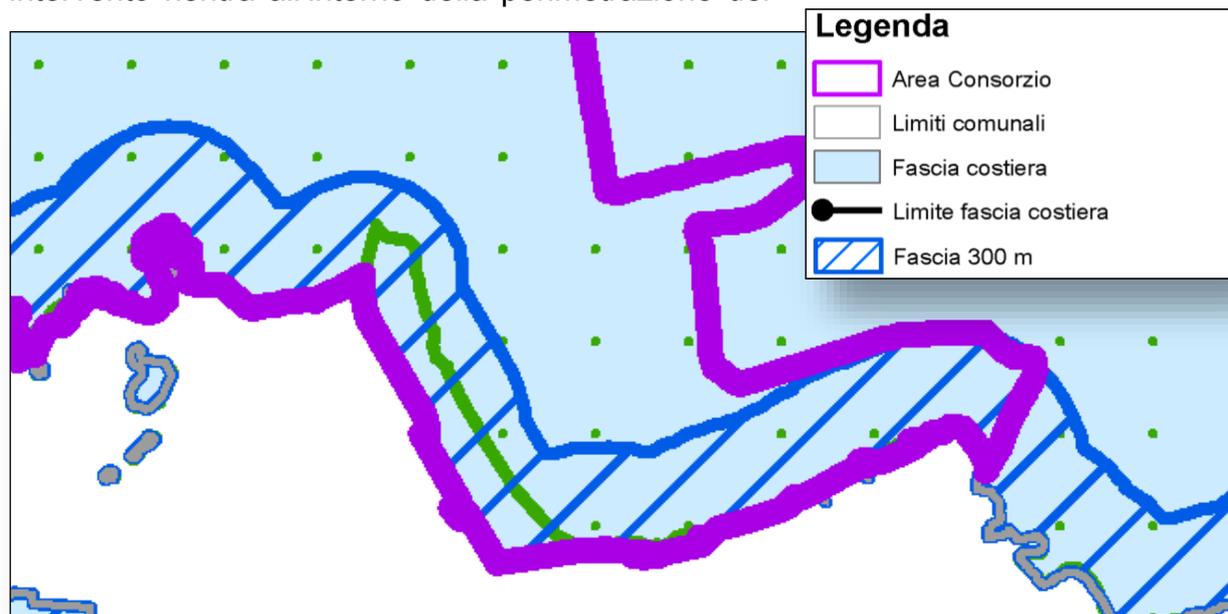


Figura 7 Sardegna mappe –Componente insediativo: Grandi Aree industriali D.G.R. n.14/27 del 8/03/2017

Assetto Ambientale-aree vincolate ai sensi del D.Lgs 42/2004: Tutta l'area di intervento rientra all'interno della perimetrazione del



bene paesaggistico Fascia Costiera.

Con delibera n.16/24 del 28.3.2017 della Giunta Regionale, le grandi aree industriali ricadenti nel vincolo paesaggistico "fascia costiera" sono state escluse da tale vincolo dallo stesso articolo 19, comma 3, lettera c delle NTA del PPR, pertanto l'area in esame non è soggetta a tale vincolo paesaggistico.

Assetto Storico-culturale – sistemi identitari: Aree d'insediamento produttivo di interesse

storico-culturale come "Parco geominerario storico ambientale" secondo il D.M. 08.09.2016.



Figura 8 Sardegna mappe – Componente storico culturale: Parco geominerario

Dall'immagine sotto riportata è possibile vedere come l'intervento in oggetto ricada all'interno della perimetrazione del parco geominerario per quanto riguarda la parte a terra, ma i due denti siano esclusi da tale perimetrazione.

2.2 Aree naturali protette

L'area di intervento non rientra all'interno di alcun sito della Rete Natura 2000 che peraltro si trovano ad oltre 3 km di distanza dalla zona interessata.

Le aree protette nell'intorno del Golfo di Olbia, risultano essere le seguenti:

- In direzione Nord-Est la zona ZPS "Capo Figari, Cala Sabina, Punta Cannigione e Isola Figarolo" che ricomprende interamente al suo interno il SIC ITB010009 "Capo Figari, Isola Figarolo";
- In direzione Sud-Est la ZPS ITB023019 Isole del Nord-Est tra Capo Ceraso e Stagno di San Teodoro e il SIC ITB010010 "Isole di Tavolara, Molaro e Molarotto e l'Area Marina Protetta "Tavolara – Punta Coda Cavallo".

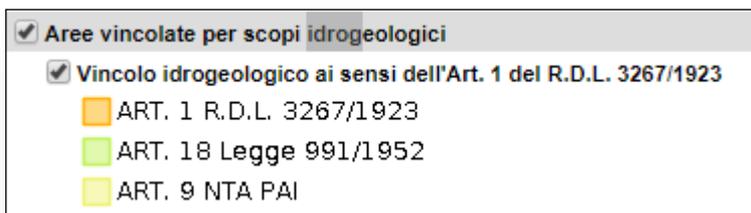


Figura 9 Aree tutelate Distanza tra l'area di intervento (in rosso) e i siti Rete Natura 2000

- SIC - Siti Interesse Comunitario Dicembre 2017
 -  SIC
 -  ZSC
- ZPS - Zone Protezione Speciale Dicembre 2017
 - 

2.3 Vincolo idrogeologico (L.3267/23)

L'art.1 della L. 3267/23 istituisce il vincolo idrogeologico ai fini della tutela dell'assetto idrogeologico e del miglioramento dell'assetto dei versanti caratterizzati da dissesto o da una elevata sensibilità. Il progetto in esame non rientra tra le aree perimetrate a rischio idrogeologico mappate dalla legge 3267/1923.



2.4 Piano Assetto Idrogeologico (PAI)

Il Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico regionale, adottato dalla Regione Sardegna con delibera della Giunta Regionale 30 dicembre 2004, n. 54/33 unitamente alle norme di attuazione, è stato reso esecutivo con decreto dell'Assessorato Lavori Pubblici 21 febbraio 2005, n. 3.

Il Piano ha lo scopo di individuare e perimetrare le aree a rischio idraulico e geomorfologico, definire le relative misure di salvaguardia sulla base di quanto espresso dalla Legge n. 267 del 3 agosto 1998 e programmare le misure di mitigazione del rischio.

L'esame della cartografia del P.A.I. evidenzia che l'area sulla quale dovranno essere realizzati i lavori non ricade in area a pericolo/rischio frana e alluvioni.



Figura 10 Sardegna Geoportale - Piano Assetto Idrogeologico (PAI) pericolo frana art. 8

2.5 Piano Regolatore Industriale (CIPNES)

L'area presa in esame per la realizzazione del progetto ricade nella zona classificata come «Zona D2 - per la piccola industria, artigianato e terziario connesse alle attività del mare» che individua aree poste a diretto contatto con il comprensorio del golfo di Olbia e con le attrezzature portuali, specificatamente destinate ad insediamenti nel settore industriale, artigianale, commerciale, terziario e dei servizi la cui attività sia strettamente connessa all'effettivo utilizzo del contiguo Demanio Marittimo».

In tal senso la struttura proposta va ad integrare fundamentalmente l'attività dell'adiacente cantiere nautico. Il fronte mare impegnato dalle nuove opere ha uno sviluppo di 18 metri ed è posizionato nella sponda di Cala Saccaia, nella quale su circa 1500 metri di sviluppo solo 100 metri circa sono privi di banchine.

Le opere in progetto ricadono al confine del Foglio 33 mappali 317 e 732 del Catasto (C.T.) nel Comune di Olbia.

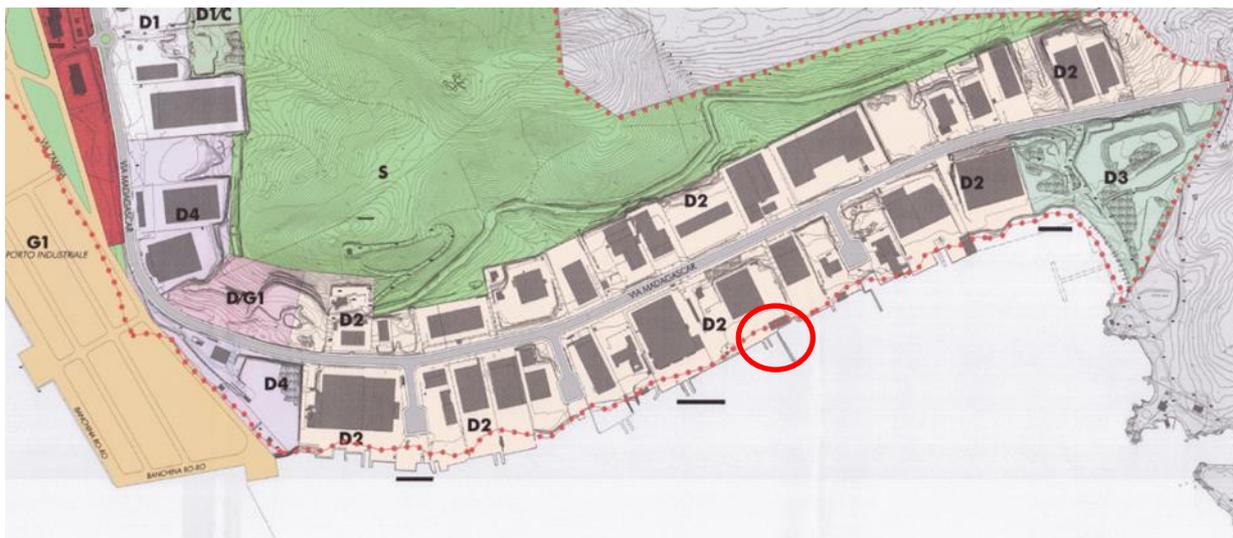


Figura 11 Stralcio zonizzazione P.R.I. CIPNES

3 OPERE PREVISTE IN PROGETTO

L'intervento è localizzato nel tratto di costa a Nord del Porto di Olbia in località Cala Saccaia dove insistono numerosi cantieri navali.

Durante l'esecuzione attualmente in corso di una serie di manutenzioni straordinarie per il ripristino tecnico-funzionale delle banchine e del cantiere nel suo complesso, è maturata l'idea di ampliare l'esistente bacino di allaggio in modo da consentire l'utilizzo di un travel lift di portata pari 120 tonnellate, in grado di movimentare imbarcazioni della lunghezza massima di 25/30 metri.

Gli attuali sporgenti del travel lift, necessitano, nell'ambito delle manutenzioni straordinarie di cui sopra, di una totale demolizione e ricostruzione a causa del forte stato di degrado dei calcestruzzi che costituiscono le strutture e si intende pertanto, con il presente progetto, ricostruirli in posizione parzialmente differente rispetto a quelli attuali.

Gli attuali sporgenti del bacino di allaggio hanno infatti lunghezza pari a 15 metri, larghezza pari a 2,5 metri e interdistanza pari a circa 6 metri consentendo l'allaggio ed il varo di imbarcazioni di lunghezza massima pari a circa 15 metri.

Si prevede di ricostruire gli sporgenti di lunghezza pari a 25 metri, larghezza di 3,50 metri ed una interdistanza di 8,50 metri.

I nuovi sporgenti verranno realizzati con getto di calcestruzzo RCK 35 classe di esposizione XS2 all'interno di apposite casseforme, e saranno dotati di celle

antirisacca, per limitare la riflessione del moto ondoso da parte dell'opera, ottimizzando sia il comfort dell'ormeggio che eventuali influenze negative sui cantieri circostanti.

In sommità, verrà realizzata una sovrastruttura in cls armato dello spessore di 40 cm, in grado di assorbire le sollecitazioni dovute al pieno carico del travel lift (390 kN per singola ruota). La quota sommitale della banchina si manterrà pari a quella attuale, a +0.80 sul l.m.m.

La struttura in calcestruzzo sarà realizzata su un idoneo scanno di imbasamento in pietrame fondato sul substrato roccioso.

Per la realizzazione degli sporgenti saranno, nel complesso, necessari circa 585 mc di calcestruzzo, 300 mc di pietrame per gli scanni di imbasamento e 115 ton di scogli del peso medio pari a 200 Kg per il riempimento delle celle antirisacca.

È previsto inoltre un intervento di manutenzione dei fondali antistanti alla banchina di riva per il ripristino degli stessi alla quota originaria di - 2.50 metri mediante un escavo di complessivi 170 mc.

Al fine di garantire l'imbasamento degli sporgenti del travel lift sul substrato roccioso (fino a -4,00 metri) è previsto anche in questo caso lo scavo di 585,17 mc di sedimento.

Non essendo prevista la realizzazione di strutture a terra che possano essere utilizzate quali casse di colmata è previsto che il materiale di dragaggio (codice CER 170505 o 170506) venga smaltito presso una discarica autorizzata.

Prima della realizzazione delle strutture è stato eseguito un rilievo batimetrico con ecoscandaglio idrografico e sistema di posizionamento GPS RTK, nonché un rilievo topografico dello stato attuale della banchina.

È stato inoltre eseguito un rilievo dello spessore dei sedimenti mediante asta idraulica.

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.

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. 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 banchina, mentre in condizioni ordinarie il moto ondoso residuo è trascurabile.

4 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 esplicitare. 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.

Infine, per quanto attiene gli impatti in fase di costruzione, si precisa che i mezzi di trasporto per l'approvvigionamento dei materiali potranno accedere 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: autobetoniere, camion per i trasporti e gru. Per quanto riguarda i mezzi marittimi che verranno utilizzati nelle opere a mare, saranno utilizzati pontone con gru e motobarche di appoggio e di servizio al cantiere. È previsto l'utilizzo di panne galleggianti con "gonna" fino al fondale o barriere con microbolle durante le operazioni di escavo.

Gli effetti sulla qualità dell'aria generati dalle operazioni di costruzione saranno trascurabili in quanto verrà movimentato materiale lapideo. Nel corso dei lavori, nel caso si presenti la necessità, la D.L. 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 40÷50 m dal luogo dei lavori.

5 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 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 interamente 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.

La realizzazione delle opere rende la banchina esistente più idonea allo svolgimento delle attività terrestri connesse a quelle marittime.

6 IMPATTI SUL PAESAGGIO

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

Si ritiene che gli impatti sul paesaggio non siano negativi in quanto si procederà al potenziamento di un cantiere senza modifiche sostanziali confermando la linea progettuale già adottata in precedenza nei lotti confinanti a quello interessato. Inoltre la nuova configurazione renderà il cantiere ancora più efficiente di quanto già non lo sia ora, mantenendo integro il paraggio da salvaguardare come specificato nel P.P.R.

7 INSERIMENTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO

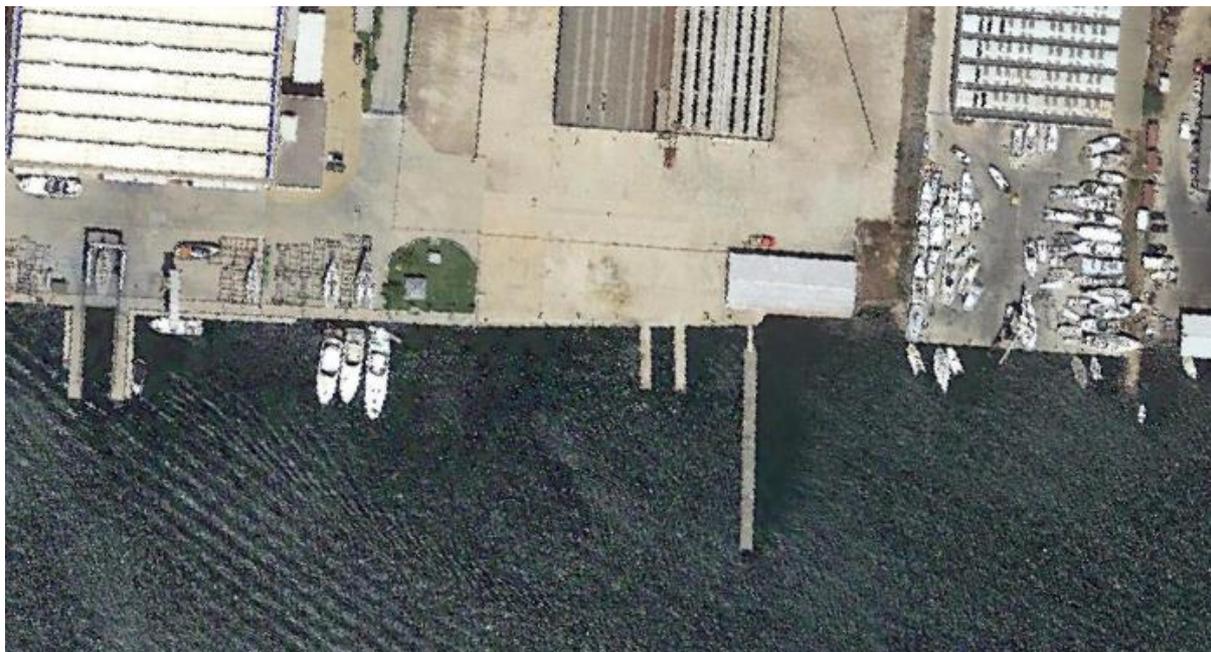


Figura 12 Stato attuale

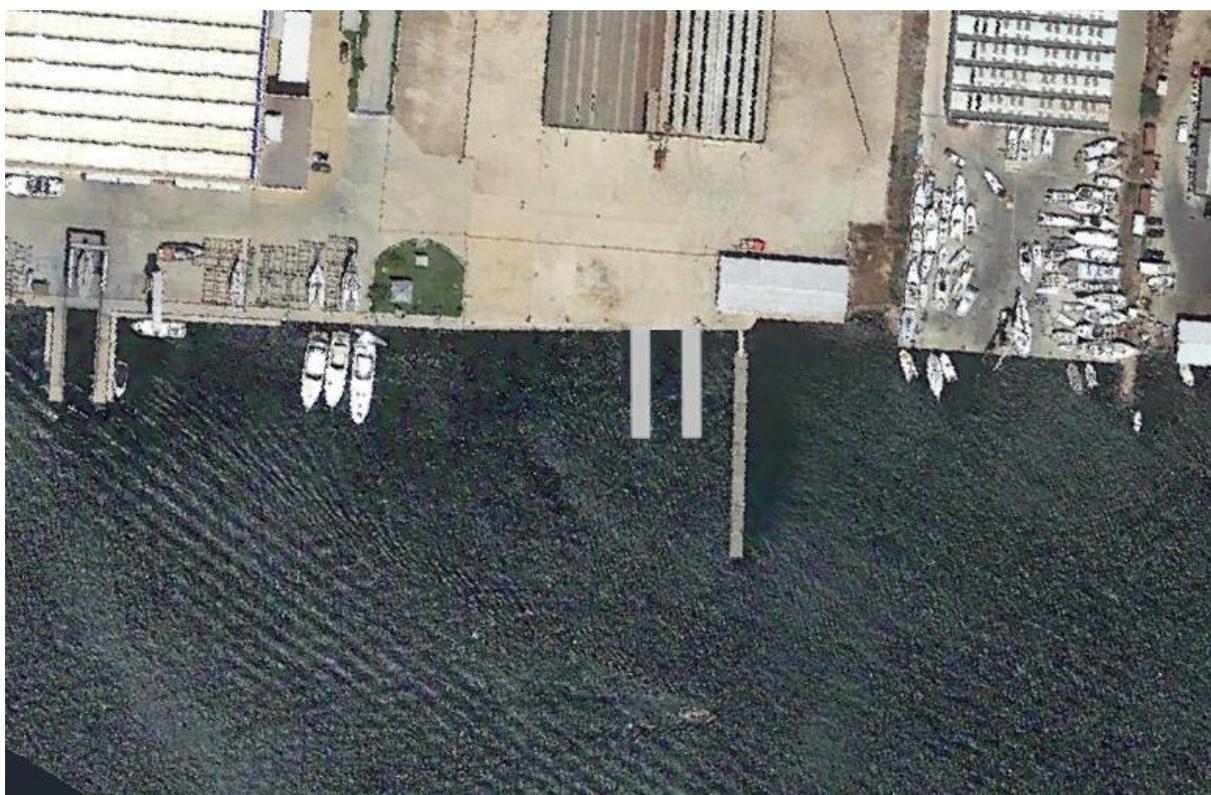


Figura 13 Stato di progetto