

STUDIOGAGGERO

SAVONA – VIA PIA 130 R – FAX 019/8386702 – TEL 019/829463
CELL. 335/303133 – E-MAIL ing.gaggero@libero.it

Elab. C

COMUNE DI DIANO MARINA

GESTIONI MUNICIPALI S.p.A.

PROGETTO DI RISTRUTTURAZIONE MORFOLOGICA DELLA BOCCA PORTUALE

STUDIO DI FATTIBILITÁ AMBIENTALE: RELAZIONE PAESAGGISTICA

Dott. ing. Paolo GAGGERO

C.F. GGGPLA49H23I480F

Giugno 2015

File: NP 1896/pr.def./rel.paesagg.

NP 1896

COMUNE DI DIANO MARINA

GESTIONI MUNICIPALI S.p.A.

PROGETTO DI RISTRUTTURAZIONE MORFOLOGICA DELLA BOCCA PORTUALE

PROGETTO DEFINITIVO

EL. C: STUDIO DI FATTIBILITÁ AMBIENTALE: RELAZIONE PAESAGGISTICA

Giugno 2015 Dott. Ing. Paolo Gaggero

SCHEDA PER LA PRESENTAZIONE DELLA RICHIESTA DI AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

Comune di DIANO MARINA - Provincia di IMPERIA
GESTIONI MUNICIPALI S.p.A.

AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA

1) RICHIEDENTE
AMMINISTRAZIONE COMUNALE

- ☐ Persona fisica
- ☒ Società
- ☐ Impresa
- ☐ Ente
- ☐ Altro ……

2) TIPOLOGIA DELL'OPERA
PROGETTO DI RISTRUTTURAZIONE MORFOLOGICA DELLA BOCCA PORTUALE

3) OPERA CORRELATA A:

- ☐ Edificio
- ☐ Area di pertinenza intorno a edificio agricolo
- ☐ Lotto di terreno
- ☐ Strade
- ☐ Corsi d'acqua
- ☒ Terreno aperto

4) CARATTERE DELL'INTERVENTO

- ☐ Temporaneo o stagionale
- ☒ Permanente
  - ☒ Fisso
  - ☐ Rimovibile

5a) DESTINAZIONE D'USO

- ☐ Residenziale
- ☐ Ricettiva/turistica
- ☐ Industriale/artigianale
- ☐ Agricolo
- ☐ Commerciale/direzionale
- ☒ Altro (demanio – mare aperto)

5b) USO ATTUALE DEL SUOLO (se lotto di terreno)

- ☐ Urbano
- ☐ Agricolo
- ☐ Boscato
- ☐ Naturale non coltivato
- ☒ Altro (mare)

6) CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO

- ☐ Insediamento urbano
  - ☐ centro storico
  - ☐ area limitrofa al centro storico
  - ☐ area di edificazione recente
  - ☐ area di margine urbano
- ☐ Insediamento rurale
  - ☐ centro storico
  - ☐ area limitrofa al nucleo storico
  - ☐ area di margine
  - ☐ casa sparsa
- ☐ territorio rurale
  - ☐ macchia mediterranea
- ☒ area naturale

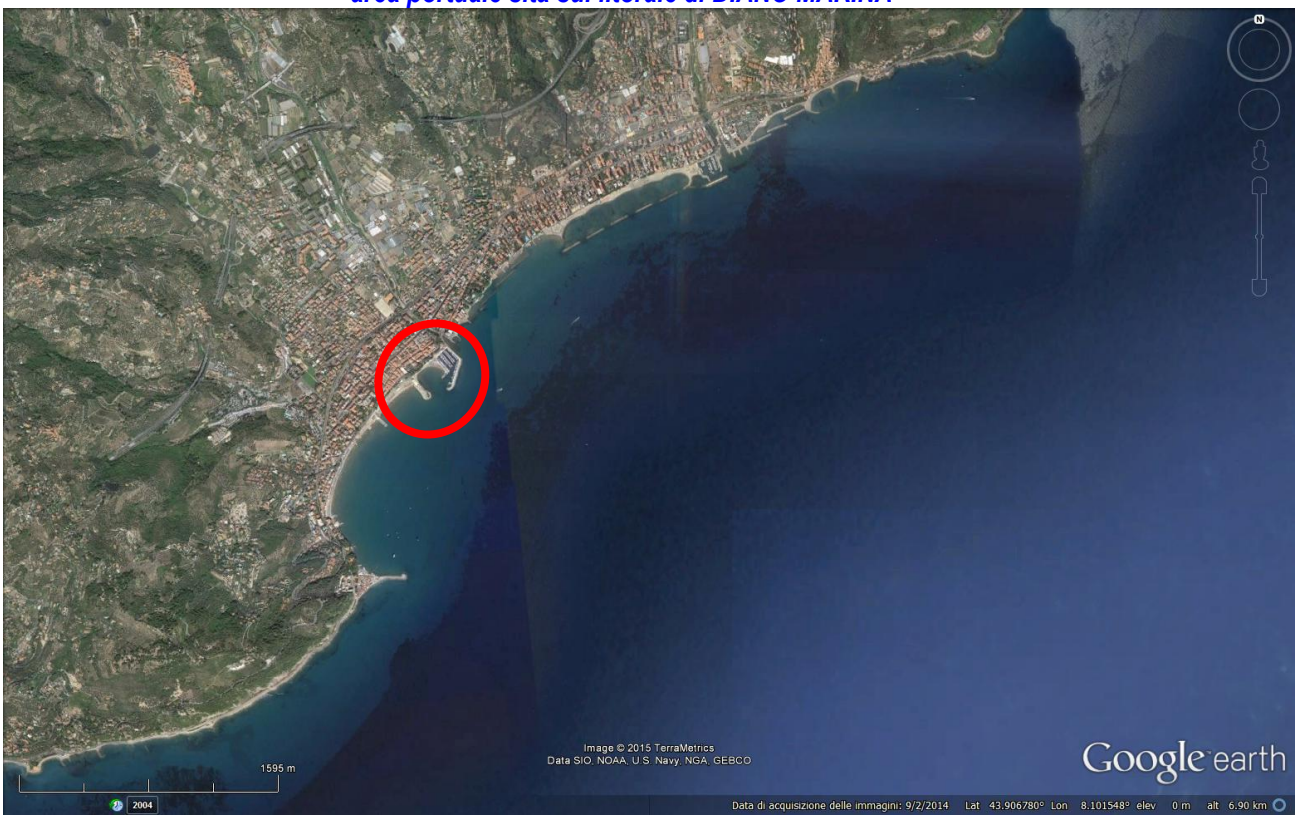
7) MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

- ☒ costa (bassa/alta)
- ☐ ambito lacustre/vallivo
- ☐ pianura
- ☐ versante (collinare/montano)
- ☐ altopiano
- ☐ promontorio
- ☐ piana valliva (montana/collinare)
- ☐ terrazzamento
- ☐ crinale

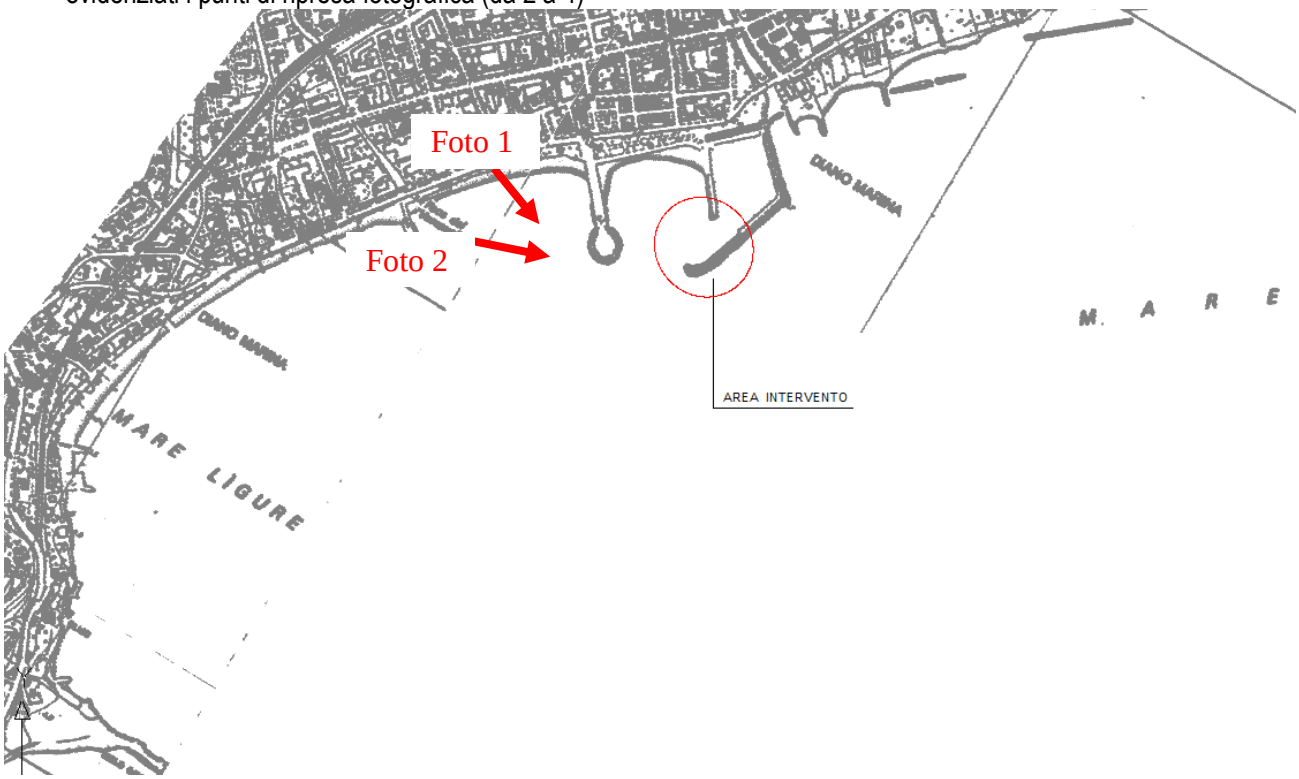
8) UBICAZIONE DELL'OPERA E DELL'INTERVENTO

a) estratto stradario con indicazione precisa dell'edificio, via, piazza, n. civico se l'intervento ricade in area urbana :

area portuale sita sul litorale di DIANO MARINA



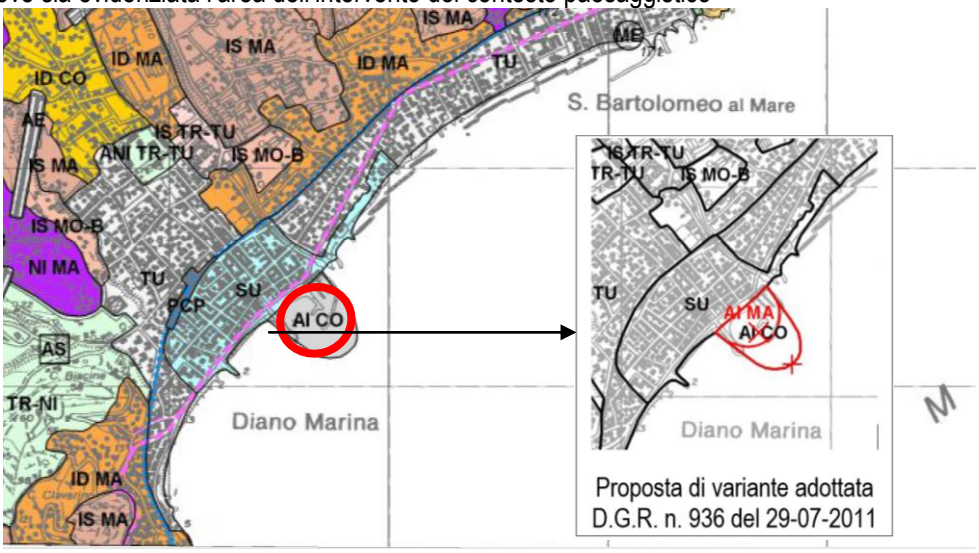
b) estratto CTR se l'intervento ricade in territorio extraurbano o rurale Sulla cartografia di cui ai punti a) e b) l'edificio – area d'intervento dovranno essere evidenziati attraverso apposito segno grafico o coloritura, nonché dovranno essere evidenziati i punti di ripresa fotografica (da 2 a 4)



c) estratto della tavola di P.R.G. o PUC e delle relative norme di attuazione che evidenzino l'edificio o sua parte; l'area di pertinenza o il lotto di terreno, l'intorno su cui s'intende intervenire, nonché l'eventuale relativa disciplina prevista dagli atti di governo del territorio

NON PERTINENTE (opere eseguite in mare)

d) estratto degli strumenti di pianificazione paesistica (P.P., P.T.C.P., P.U.R.T.) e delle relative norme di contenuto paesistico ove sia evidenziata l'area dell'intervento del contesto paesaggistico





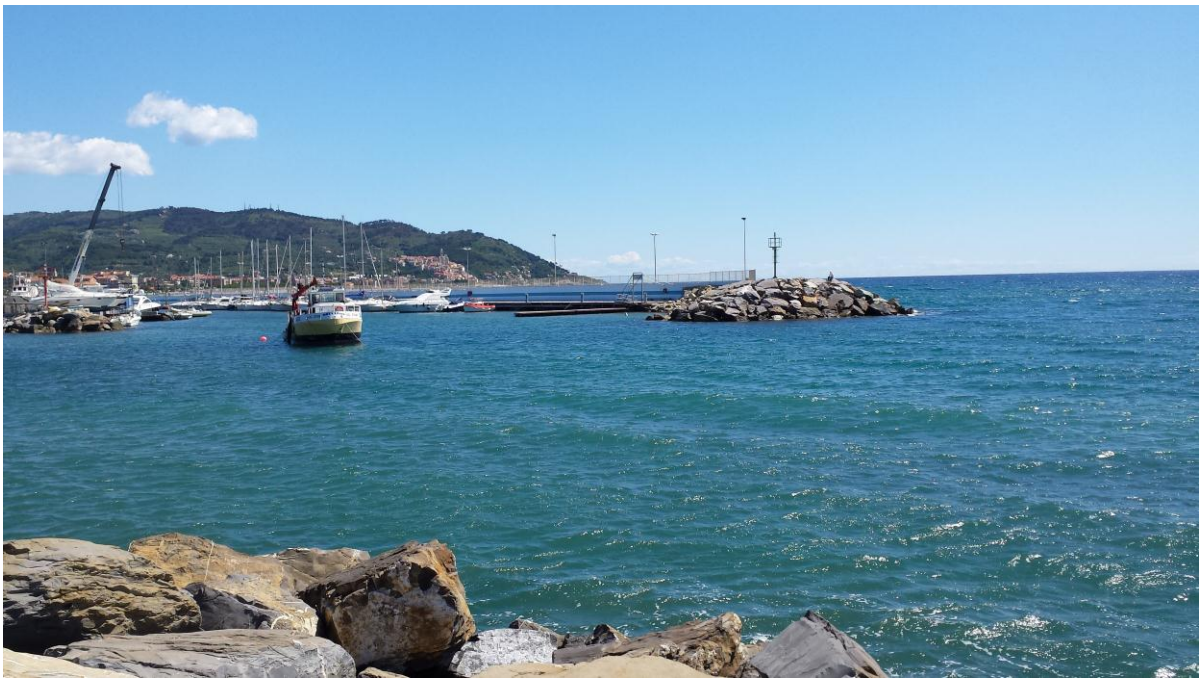


9) DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Foto 1



Foto 2



10) ESTREMI DEL PROVVEDIMENTO DICHIARATIVO DEL NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (art. 136-141-157 Dlgs 42/04):

……

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

Territorio costiero compreso in una fascia entro 300 metri

11) NOTE DESCRITTIVE DELLO STATO ATTUALE DELL'IMMOBILE O DELL'AREA TUTELATA

La città di Diano Marina ha una storia portuale antica, come dimostrano i numerosi relitti navali presenti sui fondali del suo mare; le attività dei trasporti marittimi si svolgevano peraltro sulla parte occidentale del suo territorio. Nella seconda metà del secolo scorso fu costruito un embrionale approdo per il diporto al centro della città, in prossimità della sponda destra della foce del torrente S.Pietro. La posizione strategica dello specchio acqueo protetto e le caratteristiche fortemente turistiche della cittadina, hanno favorito lo sviluppo della nautica diportistica e del porto, che si è progressivamente potenziato ed ancor oggi, in piena crisi della categoria, vede i suoi ormeggi occupati al colmo.
La qualità delle opere marittime della struttura non è peraltro all'altezza del contesto urbano ed anche la funzionalità dell'opera risente dell'improvvisazione iniziale con la quale l'opera è stata realizzata, sfruttando soprattutto le masse rocciose residuali dei lavori di costruzione dell'Autostrada dei Fiori.
Sporadicamente, con risorse finanziarie non sempre adeguate alle necessità, le opere sono state potenziate o migliorate. Tra queste il molo sopraflutto, radicato a levante del porto, ha visto crescere le scarpate esterne in massi naturali grazie ad interventi a lotti che ne hanno rinforzato le capacità statiche e le proprietà difensive.
La bocca orientata a ponente, ed i rapporti con la morfologia costiera, hanno determinato effetti di insabbiamento nel passaggio d'ingresso al porto e nel porto stesso, che per molti anni hanno caratterizzato le criticità di ormeggio entro la struttura. Una più recente politica di manutenzione, con utili azioni di sorbonamento sinergicamente connesse ad importanti ripascimenti del litorale balneare, ha risolto il problema permettendo stabili ed efficienti ormeggi.
La morfologia planimetrica della testata del molo sopraflutto, peraltro, nonostante la presenza del latistante molo cosiddetto delle Tartarughe, non è sufficiente per arrestare l'energia ondosa che penetra nello specchio della bocca portuale, dove aumenta di ripidità e sovrappassa talvolta la parte più avanzata del molo sottoflutto, per riflettersi poi contro i muri di banchina in azioni di risacca che alimentano i moti di ritmica danza dell'intera flotta ormeggiata. Le testate dei due moli, sottoflutto e sopraflutto, sono realizzate in massi lapidei. Le berme sono cementate.



12) DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO E DELLE CARATTERISTICHE DELL'OPERA (dimensioni materiali, colore, finiture, modalità di messa in opera ecc)

Con simulazioni matematiche e grafiche, si è verificato che con modesto prolungamento del molo sopraflutto può risolvere in gran parte il tema della tranquillità dello specchio acqueo interno al porto; l'opera è idonea a chiudere il passaggio delle onde più basse ed a dissipare l'energia di quelle più alte che tracimano, considerata la quota di berma esistente ed ormai facente parte delle visuali paesaggistiche locali.
La vicinanza con il molo delle Tartarughe induce peraltro a prudenza nell'avanzamento della testa verso SW; così pure la configurazione globale della bocca (costruita anche da una particolare morfologia del molo sottoflutto utilizzato per una modesta cantieristica) non permette importanti chiusure verso W o NW, poiché l'ingresso al porto sarebbe troppo compromesso come pure il traffico contemporaneo di imbarcazioni in entrata ed uscita dal porto.
Si è trovata pertanto una configurazione di compromesso, che lascia una buona visuale a chi entra aggirando la testa del sopraflutto e lascia un'ampiezza della bocca pari a 55 metri a quota medio mare.
L'intervento sul foraneo si accompagna ad una modestissima correzione morfologica della testata del risvolto del sottoflutto, utile ad assorbire quote energetiche residuali.
Le operazioni previste in progetto sono le seguenti, descritte anche nei grafici:

- *demolizione della soletta cementizia di berma per circa 45 ml corrispondenti al ricciolo di testata del molo sopraflutto; tale operazione si delinea necessaria per rendere più permeabile la struttura e, conseguentemente, più dissipativa. Poiché infatti l'altezza dell'opera e la sua morfologia non sono in grado di evitare run – up delle onde più importanti, con conseguente tracimazione, è opportuno ridurre il fenomeno con una berma in massi "alla rinfusa", piuttosto che con una pavimentazione liscia in cemento;*
- *prolungamento della testata del sopraflutto, con forma leggermente curva e tangente all'asse dell'attuale ricciolo, per una lunghezza di circa ml. 30 al piano di berma (tra sez. B e sez. E) e scarpata di testa 2.5/1. La sezione di progetto, che avvolge le preesistenze nelle sezioni B e C, ha berma a quota + 3,5 come la preesistenza, con ampiezza 6,00 ml e scarpate 2,5/1 esterna e 3/2 interna. Gli elementi costitutivi sono:*
- *tout venant per gli imbasamenti fuori perimetro della preesistenza;*
- *scapolame per i riempimenti dei nuclei;*
- *massi di 3a categoria con peso unitario ≥ 5,00 ton in spessori di circa 3 ml ove possibile e quanto basta a raggiungere le sagome di progetto per le fasce restanti;*
- *spostamento del fanale verde, realizzato con l'attuale struttura e prolungamento dei cavidotti e dei cavi oppure con fanale ad alimentazione fotovoltaica con pannello ed accumulatore;*
- *modesta sagomatura della testa del risvolto del molo sottoflutto con aggiunta di massi di 3 a categoria a formazione testata emicircolare con pendenza di scarpata 3/2.;*
- *la fondazione delle parti incrementali sarà in tout venant.*



13) EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Le opere che si intendono realizzare sono volte (come indicato) a mitigare l'agitazione interna del porto. Come si evince dal fotomontaggio il comparto paesistico risulta sostanzialmente invariato.

14) MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO

I materiali (massi naturali) utilizzati per l'intervento saranno simili e compatibili con quelli preesistenti.

Il Richiedente

……

Il tecnico incaricato

……

Dott. Ing. Paolo Gaggero

